وزارة الداخلية

القيادة العامة لشرطة الشارقة

إدارة مركز بحوث الشرطة

أمن السفن والمرافق المينائية

"دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية"

(مدونة ISPS)

المقدم الدكتور / زيد أحمد الخميري

رئيس قسم التدريب

بإدارة معهد تدريب الشرطة

181

2014

زيد أحمد الخميري 341,0265

- ز . ا . ا
- أمن السفن والمرافق المينائيـة - دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافـق المينائية (مدونـة I S P S)/ مقدم دكتور. زيد أحمـد الخميـرى – الشارقة : شرطة الشارقة، إدارة مركز بحوث الشرطة ، 2014م.
- 97 ص ؛ 24 سم. _ (مركز بحوث الشرطة ؛ 181)

- 1- القانون البحري
- **2- حق الأمـن**
- **3- الأمـن الـدولـي**

أ- العنوان

ISBN978-9948-415-94-7

تمت الفهرسة بمعرفة مكتبة الشارقة
مادة الإصدارات تعبر عن آراء كاتبيها
وليس بالضرورة عن رأي مركز بحوث الشرطة

حقوق الطبـع محفوظـة لشرطـة الشارقـة / مركـز بحوث الشرطـة

الطبعـة الأولـى 1435هـ – 2014م

ص. ب: 29 ، الشارقة – الإمارات العربية المتحدة

هاتـف: 5982222 – 009716 بـراق: 5382013 – 009716

E-mail :sprc@shjpolice.gov.ae Website : www.shjpolice.gov.ae

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى:

اللَّهُ الَّذِي سخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن
فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

سورة الجاثية / الآية (12)

الخطة الاستراتيجية لوزارة الداخلية
2014 - 2016م

- **الرؤيـة :**

أن تكون دولة الإمارات العربية المتحدة من أفضل دول العالم أمناً وسلامة.

- **الرسالـة :**

أن نعمل بكفاءة وفاعلية لتعزيز جودة الحياة لمجتمع الإمارات من خلال تقديم خدمات الأمن والمرور والإصلاح والإقامة وضمان سلامة الأرواح والممتلكات.

- **القيـم :**

1- العدالة.
2- العمل بروح الفريق.
3- التميـز.
4- حسـن التعامل.
5- النزاهة.
6- الولاء.
7- المسؤولية المجتمعية.

- **الأهداف الاستـراتيجية :**

1- تعزيز الأمن والأمان.
2- ضبط أمن الطرق.
3- تحقيق أعلى مستويات السلامة للدفاع المدني.
4- ضمان الاستعداد والجاهزية في الكوارث والأزمات.
5- تعزيز ثقافة الجمهور بفاعلية الخدمات المقدمة.
6- الاستخدام الأمثل للمعلومات الأمنية.
7- ضمان تقديم كافة الخدمات الإدارية وفق معايير الجودة والكفاءة والشفافية.

يقوم مركز بحوث شرطة الشارقة بإصدار ونشر سلسلة من الدراسات في مختلف مجالات العمل الأمني والشرطي.

شــروط النشــــر

1. الأصالة في مجال العلوم الشرطية والأمنية والتخصصات الأخرى ذات الصلة، وأن تكون الدراسة لم يسبق نشرها من قبل.

2. مراعاة قواعد وأصول البحث العلمي من حيث الأسلوب والنظرية والمنهج.

3. أن تتضمـن الدراسـة الرجـوع إلـى المصـادر العلميـة الحديثة.

4. أن تكتب الدراسة وتطبع بلغة عربية سليمة ويرفق معها ملخص باللغتين العربية والإنجليزية وألا يقل حجم الدراسة عن أربعين صفحة.

5. يلتزم الباحث بعدم إرسال دراسته إلى أي جهة أخرى للنشر حتى يصل إليه رد المركز وتعطى الأولوية للنشر حسب الأسبقية الزمنية للتحكيم.

6. لا يلتـزم المركز برد أصل الدراسة سـواء تـم نشــرها أم لا.

7. تخضع الدراسات للتحكيم وتقرر الهيئة العلمية المشرفة على الإصدارات صلاحية الدراسة للنشر بناء على رأي ثلاثة محكمين متخصصين.

هيئة التحرير المشرفة على إصدارات
مركز بحوث شرطة الشارقة :

• المشرف العام: اللواء / حميد محمد الهديـــدي
قائد عام شرطة الشارقة

• رئيس التحرير: العقيد / حسيـن علـي الغـزال
مدير إدارة مركز بحوث شرطة الشارقة

• مدير التحرير: الرائد / عبدالله محمـد المليـح
رئيس قسم البحث العلمي
بمركز بحوث شرطة الشارقة

• الإشراف التنفيذي : الرائد / طـلال بـن هديـب
رئيس قسم التعاون والدعم العلمي
بمركز بحوث شرطة الشارقة

• الإشراف الفني : الملازم / أحمد نشأت الجابي

أعضـاء الهيئـة العلمية المشرفة على
إصدارات مركز بحوث شرطة الشارقة:

• الرائد / عبدالله محمـد المليـح	رئيس قسم البحث العلمـــي
• أ.د. ممدوح عبد الحميد عبد المطلب	رئيس شعبة بحوث العدالة الجنائية
• د. قاسـم أحمـد عامـر	رئيس شعبة الدراسات الإحصائيـة
• د. نـواف وبـدان الجشعمي	رئيس شعبـــة الرصـد الأمنـــي
• خبير. صلاح الديـن عبد الحميـد	رئيس شعبة بحـوث الأمن العـام

تقديم

تمثل مناهج البحث العلمي السبيل الرئيسي لإقامة الحضارات واستباق الأمم. كما أنها تعد الأداة الأولى في تطويع تحديات الحاضر واستشراف المستقبل.

ويعد مركز بحوث شرطة الشارقة بالقيادة العامة لشرطة الشارقة أحد المراكز البحثية بالدولة والتي تتطلع بدور مهم في رصد كافة الظواهر الاجتماعية والأمنية وبحث أفضل الآليات للاستفادة من إيجابياتها ووأد سلبياتها لضمان استمرار ركب التنمية والتقدم ، كما يقوم المركز من خلال دراساته في مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والقانونية والأمنية وبالتعاون والتنسيق مع المراكز البحثية الأخرى بالدولة وخارج الدولة بتقديم أفضل الحلول والمقترحات لكافة قضايا المجتمع.

وفي هذا الصدد تتعدد صور النشاط العلمي لمركز البحوث ما بين مؤتمرات وندوات وعقد دورات وحلقات ومحاضرات ومنشورات علمية ، وهو الأمر الذي يسهم بلا ريب في إثراء مجالات الفكر العلمي والأمني المختلفة وتقديم المشورة الفاعلة لمتخذي القرار وتوفير قاعدة علمية متميزة لكافة الباحثين والعاملين في مجالات العمل الاجتماعي والقانوني والأمني المختلفة للنهل منها وتقديم كل ما هو نافع ومفيد للحفاظ على مكتسبات المجتمع وأمنه.

والله ولي التوفيق،،،

اللواء

حميد محمد الهديدي

قائد عام شرطة الشارقة

توطئــــة

في إطار تفعيل دور مراكز البحوث الأمنية ، يصدر مركز بحوث شرطة الشارقة مجموعة من الدراسات والبحوث في مجالات الأمن بمفهومه الشامل بهدف تكوين ثقافة أمنية لدى العاملين في الجهاز الشرطي، ودعم الدور المجتمعي في مجالات مكافحة الجريمة ، كما أنها وفي الوقت ذاته تمُد صاحب القرار الأمني بقاعدة بيانات علمية دقيقة تساعده في اتخاذ القرار السليم.

وتتضمن إصدارات عام 2014 عدداً من الدراسات والأبحاث المتميزة التي جاءت استجابة للتحديات الأمنية والمجتمعية وتصدياً للجرائم المستحدثة وملبية للتوجه الوطني والمؤسسي نحو التميز الاستراتيجي مواكبة للتطورات العالمية والمتمثلة في العولمة وإفرازاتها وتعالج قضايا أمنية وإدارية، بالإضافة إلى موضوعات قانونية واجتماعية.

ويسعى هذا الإصدار إلى التعرف إلى أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) من أجل تفعيل السلامة البحرية والأمن البحري.

نأمل أن تشكل هذه الدراسات بجانب الفعاليات العلمية التي يقدمها مركز بحوث الشرطة زاداً فكرياً ومعرفياً يعود بالنفع على كافة المواطنين والمقيمين في دولة الإمارات العربية المتحدة وفي أرجاء وطننا العربي والمهتمين والمختصين بهذا المجال.

العقيد

حسين علي الغزال

مدير إدارة مركز بحوث شرطة الشارقة

المحتويـــات

مستخلص 19

المقدمـــة 23

أهمية الدراسة 24

مشكلة الدراسة 25

أهداف الدراسة 26

تساؤلات الدراسة 26

منهج الدراسة 27

المراجع البحثية 27

خطة البحث 27

الفصل التمهيدي : ماهية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية 29

المبحث الأول : نشأة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) 30

المبحث الثاني : أهداف المدونة 32

المبحث الثالث :تعريف المدونة وخصائصها 34

المبحث الرابع : مجال تطبيق المدونة 38

المبحث الخامس : تعريف الموانئ والسفن وغيرها 40

المبحث السادس : خطة البحث في المدونة الدولية وتقسيم الدراسة 52

الفصل الأول : مسؤوليات الحكومات المتعاقدة في المدونة الدولية (ISPS) 53

الفصل الثاني : التوجيهات والمتطلبات الالزامية بأمن المرفق المينائي 61

المبحث الأول : تقييم أمن المرافق المينائي 62

المبحث الثاني : التخطيط الأمني للمرفق المينائي 65
المبحث الثالث :التخطيط الأمني للمرفق المينائي 67
المبحث الرابع : نظام عمل ضابط أمن المرفق المينائي وغيره من المكلفين بمهام أمنية 69

الفصل الثالث : التوجيهات والمتطلبات الالزامية المتعلقة بأمن السفينة 77

المبحث الأول : ضابط أمن السفينة 77
المبحث الثاني : أمن السفينة 79
المبحث الثالث : تقييم أمن السفينة 81
المبحث الرابع : خطة أمن السفينة 82

الفصل الرابع : التعاون الدولي في تفعيل المدونة الدولية (I S P S) 87

الخاتمة والتوصيات 89

قائمة المراجع 95

أصبحت قضية الإرهاب شاغلاً من شواغل الأمم المتحدة والمنظمات الدولية في أعقاب هجوم 11 سبتمبر سنة 2001م، وحدوث طفرات في أعمال الإرهاب على نطاق العالم.

وقد وضعت دول العالم من خلال منظمة الأمم المتحدة إستراتيجية إدانة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره إدانة مستمرة وقاطعة وقوية، على أساس أنه يعد من أشد الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين، واتخاذ إجراءات عاجلة لمنع ومكافحة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره، وذلك بالانضمام للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية في هذا الشأن، وتنفيذ جميع القرارات الدولية الصادرة في هذا الشأن.

وفي ظل هذا الإطار وهذا السياق وهذه الأهداف السامية تعد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميدانية (ISPS) ثمرة للجهود الدؤوبة المبذولة من لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية المنبثقة عن هذه اللجنة منذ نهايات عام 2001م والتي تهدف إلى وضع التدابير والإجراءات الرامية إلى منع أعمال الإرهاب التي تهدد أمن الركاب والأطقم وسلامة السفن.

وقد صدرت هذه المدونة بتعديلاتها سنة 2002م، وسنة 2004م واعتمادها كجزء من اتفاقية سولاس بشأن التدابير الخاصة الرامية إلى تعزيز الأمن البحري، وبالتالي فإن اتفاقية (سولاس) والمدونة الدولية (isps) تعتبر من إسهامات ونتاج جهود مضنية للمنظمة البحرية الدولية، والتي أنشأت من أجل تحقيق مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة بصفة عامة، وهي صون السلام والأمن الدوليين، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول، ومواجهة الإرهاب بجميع أشكاله على الصعيد العالمي في مجال نشاط المنظمة، وهو سلامة البيئة البحرية.

وقد درسنا الاتفاقية في باب تمهيدي يتناول نشأة المدونة وتطورها وتعريفها وتحديد أهدافها وخصائصها ومجال تطبيقها ومجال ومنهج الدراسة فيها، ثم قمنا بتقسيم دراسة المدونة إلى ثلاثة فصول تناولنا فيها الإطار الدولي الذي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ لاكتشاف وتقييم التهديدات الأمنية، واتخاذ التدابير الوقائية من الحوادث الأمنية التي تمس السفن والمرافق المينائية

المستخدمة في التجارة الدولية، وتحديد أدوار ومسئوليات كل طرف من الأطراف على الصعيدين الوطني والدولي سعياً لكفالة الأمن البحري، وجمع المعلومات الأمنية في وقت مبكر وبطريقة فعالة، وبناءً عليه تعد المدونة استجابة للرغبة الدولية في تعزيز الإجراءات الوقائية والسلامة البحرية، والحفاظ على السلامة الأمنية في الموانئ من مواجهة التهديدات الإرهابية، وذلك انطلاقاً من فكرة أن الأمن يعد مسئولية الجميع، وذلك باتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة لنشر الأمن في مختلف المنافذ البحرية والدولية والحيوية لكل دولة بما يخدم مصلحة وأمن المجتمع الدولي.

وقد توصلنا لعدة توصيات هامة من خلال دراستنا، لعل من أهمها :

1. يجب على الدول والحكومات المتعاقدة (كل في مجاله) تعيين الضباط والأفراد المناسبين في كل مرفق مينائي، وتدريبهم في إعداد وتنفيذ الخطط الأمنية المعتمدة لكل مرفق مينائي.
2. ويجب على الدول والحكومات المتعاقدة أن تتعاون مع شركات النقل البحري من إقرار خطط أمن السفن والمرافق المينائية على وجه يحقق الفاعلية وعدم التعارض.
3. ويجب على جميع المخاطبين بأحكام المدونة (الحكومات المتعاقدة، والوكالات الحكومية، وقطاعي النقل البحري والموانئ) تبادل المعلومات الأمنية اللازمة، والالتزام بتحديث البروتوكولات التي تنظم اتصالات السفن والموانئ والمرافق المينائية.
4. وكذلك نرى ضرورة التزام جميع المخاطبين بأحكام المدونة الدولية بإجراء التدريبات والتمارين الدائمة والمستمرة، وذلك ضماناً لاستيعاب الخطط والإجراءات الأمنية.
5. ويجب نشر ثقافة الأمن والسلامة الأمنية في جميع الأماكن والمرافق والسفن المخاطبة بتطبيق أحكام المدونة، ونشر الوعي الخاص بمدة أهميتها لدى الجميع من المرافق المينائية، وهو ما يطلق عليه الإعلان والوعي الأمني.

وقد أكدنا في دراستنا على أن الأحكام المتعلقة بالمدونة الدولية يتوقف مدة نجاحها على التفاعل التام بين الميناء والسفينة، وبين الحكومات والوكالات الحكومية، وبين مسئول السفن وشركات النقل البحري، وطالبنا بمزيد من الجهد المشترك الدؤوب والمستمر في هذا المجال.

وقد بينا وبصدق وبدون تحيز أن دولة الإمارات العربية المتحدة كانت من أوائل الدول التي أعلنت تطبيقها لمتطلبات المدونة الدولية وتنفيذها على أكمل وجه، وبادرت كعادتها دائماً، ومنذ وقت مبكر، باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ متطلباتها، وتطبيقها على جميع الموانئ في الدولة، وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة.

وأوضحنا في نهاية دراستنا مدى أهمية التنفيذ الدقيق لأحكام المدونة ومن خلال التعاون والتفاهم المشترك بين جميع الأطراف المعنية بالسفن والمرافق المينائية أو المستخدمة لها.

وخلصنا في نهاية الأمر أن المدونة الدولية تهدف في مجملها لتعزيز الأمن البحري، وتمثل المتطلبات الجديدة للإطار الدولي في مجال التعاون وفي مجال السلامة البحرية، وذلك لتحقيق مقاصد المجتمع الدولي في الحياة الآمنة، وتعضيد مقاصد ومبادئ وأهداف الأمم المتحدة المتعلقة بصون السلام والأمن الدوليين، وتعزيز العلاقات الودية بين الدول.

أمن السفن والمرافق المينائيـة - دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافـق المينائية (مدونـة I S P S)

Security of Ships and Port Facilities
A study on International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

In the aftermath of 11 September attacks، combating terrorism has become the focus of UN and other international organizations. Through UN، countries، worldwide have set a strategy for condemning all forms of terrorism، a continued and strong condemnation، as terrorism poses danger to international peace and security. Countries also have taken urgent measures to combat all forms of terrorism by joining a number of international conventions and protocols on combating terrorism، and implemented all related international resolutions.

ISPS may be one of the outcomes yielded by the strenuous efforts of Maritime Safety Committee (MSC) affiliated to IMO since 2001، in the fight against terrorism which jeopardizes lives of both passengers and ships crews. ISPS with its amendments was released in 2002 and 2004 and was adopted as part of SOLAS Convention on enhancing safety of life at sea، and therefore، ISPS and MSC are considered to be a fruitful result of the strenuous efforts exerted by International Maritime Organization (IMO) which is primarily established for the realization of the broad principles of UN؛ maintaining international peace and security. Study turns the spotlight on ISPS، touching on its foundation،

development، definition، objectives and characteristics. Study handles the topic in three sections in which it discussed the international framework which necessitates cooperation between signatory governments; governmental agencies، maritime transportation and ports sectors in order to take precautionary measures against security menaces on ships and port facilities. Study sums up with the following recommendations:

1. Signatory governments and countries should appoint qualified officers and personnel at each port. They should be trained on preparation and implementation of foreseen security plans at each port.
2. Cooperation between signatory countries and freight ship companies in the setting of security plans on safety of ships and port facilities.
3. Signatory governments، government agencies، maritime transportation and ports should commit to updating the protocol and exchange required security information.
4. The paramount importance of continuous training to make sure plans and security procedures are fully understood.
5. Dissemination of security safety culture as regards implementation of ISPS provisions in all ships and port facilities.

Study argues that success of ISPS provisions hinges on the full interaction between ship and port; governments and governmental agencies and between ships' in charge persons and freight ship companies. Study also urges for mutual and relentless efforts in this arena. Study moreover states that UAE was the first country to fully implement ISPS Requirements، taking the initiative in taking all required measures. Study concludes with that the key aim of ISPS is to enhance maritime security; backing UN efforts and principles in maintaining international peace and security and fostering mutual ties between countries.

مقدمــة

تعتبر السفن والموانئ من أهم وسائل الاتصال بين دول العالم في الوقت الراهن، ومنذ قديم الأزل ، حيث تعتبر الموانئ من المنشآت المهمة ، ومرفق من المرافق العامة الحيوية للدولة التي تتأثر وتؤثر بكل ما يهدد مصالح الدولة وأمنها القومي ، وتعد السفن هي وسيلة وهدف تأدية الموانئ لوظائفها الحيوية.

وتعد الموانئ منشآت ذات طابع اقتصادي وأمني للدولة ، فهي ذات طابع اقتصادي تجاري متميز بأنشطة نوعية متداخلة ومعقدة تسيرها قوى بشرية قيادية من الجانب الإداري ، وفنية للتشغيل من الجانب الفني ، وتستقبل جماهير متنوعة وغفيرة ، وعمالة متنوعة ، وتصدر وتستقبل سلعاً متنوعة عبر وسائل نقل بحرية مختلفة الأنواع ، ويمارس بها عمليات فنية من خلال تشغيل أجهزتها ومرافقها ، وتقوم بوظائف متنوعة ومتعددة ومختلفة.

وهذا النشاط وهذه الوظائف تتطلب مظلة أمن على أعلى مستوى من الكفاءة، وحماية متكاملة تضمن وتوفر للموانئ حسن الأداء، واستمرارية سير عمل الموانئ بانتظام واطراد، في مختلف الأوقات والأزمنة، وعلى كافة الصعد.

ولذلك كان اهتمام المجتمع الدولي بأمن وسلامة السفن والموانئ أمراً طبيعياً لهذه الأحداث ، وتعد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ثمرة للجهود الدولية المبذولة من لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية ، وفريق العمل المعني بالسلامة البحرية منذ أواخر القرن العشرين وبدايات القرن الحالي ، حيث تناولت هذه المدونة توجيهات ومتطلبات إلزامية لأمن السفن والمرافق المينائية لجميع العناصر التي تعمل في هذا المجال . وسنقوم في هذه الدراسة بدراسة ما يلي:

1- أهمية البحث.

2- مشكلة البحث.

3- أهداف البحث.

4- تساؤلات البحث.

5- منهج البحث (أدوات الدراسة).

6- المراجع البحثية.

7- خطة البحث .

1- أهمية البحث (الدراسة):

تولي معظم دول العالم اهتماماً بالغاً بالبحار، لأنها وسيلة من أهم وسائل الاتصال والتواصل بين الدول، ومصدر للغذاء للبشر، ومورد للمعادن والثروات الطبيعية، ونظراً لأنها تمثل أكثر من 70 % من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية، فالبحار مصدر للثروة الغذائية والمائية والمعدنية والطاقة البترولية، ومصدر من أهم مصادر التواصل والاتصال بين الدول.

وهذه الأهمية تظهر مدى أهمية المحافظة على حماية البحار وأمنها وسلامتها، وحاجة الدولة الماسة للدفاع عن نفسها وضمان مصالحها، والتمتع بالبحار والثروات، واستخدامها كوسيلة اتصال وتواصل آمنة.

ومن هنا جاء الاهتمام المتزايد يوماً بعد يوم بالسلامة البحرية وطرق حمايتها، وبصفة خاصة بعد زيادة التحديات التي تواجه البيئة البحرية من تلوث وإرهاب ومخاطر متعاظمة.

وتظهر الأهمية أكثر فأكثر لدولة الإمارات العربية المتحدة لامتداد سواحلها لأميال

طويلة على الخليج العربي وبحر العرب، وبصفة خاصة بعد اكتشافات الثروات البترولية وأهميتها كأحد أعمدة الاقتصاد الوطني.

ولذلك انشغلت دائما دولة الإمارات العربية المتحدة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، وسلامة الحفاظ على الموارد والثروات البحرية، واهتمت بإصدار التشريعات القانونية في كافة الجوانب القانونية التي تحيط بهذه الموضوعات، وكذلك الانضمام للمنظمات الدولية المعنية بهذا الشأن، وتفعيل الاهتمام بسلامة الموانئ والأمن البحري.

ومن هذا المنطلق تظهر مدى أهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

ولذلك تظهر أهمية الدراسة في أنها تلقي الضوء على كيفية دراسة الجوانب المختلفة المرتبطة بالسلامة في البحار والحماية البحرية من التلوث، وإظهار دور الحكومات في تأكيد السلامة، سواء على سفنها الوطنية أو السفن الأجنبية، وكذلك سلطتها على مرافقها المينائية ومياهها الإقليمية، والتوفيق بين قواعد القانون الداخلي وقواعد القانون الدولي العام في هذا الشأن.

2- مشكلة البحث :

تتلخص مشكلة البحث في الأمور التالية :

- كثرة المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى حماية السلامة والبيئة البحرية، ومن ثم ازدياد المشاكل والصعوبات التي تواجه سلطات الدولة التي تمارس مهام الرقابة والإشراف على السفن.
- ندرة المراجع والأبحاث المتخصصة التي تعالج هذه الموضوعات بالدراسة والبحث.
- أن الموضوعات التي تعالجها سلامة البيئة البحرية تدخل في مجالات القوانين

الداخلية ، وفي مجال القانون الدولي العام ، وتدخل في المجال السيادي وفي المجال الدولي ، وفي المجال الأمني ، وكافة هذه الجوانب تصعب البحث في هذا المجال.

3- أهداف البحث (أهداف الدراسة) :

تتمثل أهداف البحث فيما يلي :

1- تحديد الجوانب المختلفة للمدونة الدولية في الحفاظ على سلامة السفن والمرافق المينائية.

2- تحديد التنظيم القانوني لسلطات الحكومات المتعاقدة والمرافق المينائية وسلطات السفن في الحفاظ على أمن السفن والمرافق المينائية .

3- تعريف المفاهيم القانونية المرتبطة بسلامة السفن والمرافق المينائية .

4- تحديد أفضل الوسائل والسبل لتفعيل النظام الدولي في الحفاظ على أمن السفن والمرافق المينائية .

5- اقتراح أهم الوسائل والحلول التي من شأنها التنسيق بين كافة الجهات المعنية بتأمين سلامة السفن والمرافق المينائية .

4- تساؤلات الدراسة:

يسعى البحث محل الدراسة إلى الإجابة عن التساؤلات الآتية:

1- ما هي المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (isps) ؟ وما هي أهدافها ؟

2- وما هي الأحكام المتعلقة بتطبيقها على المستويات المختلفة ؟ سواء من حيث المجال،

أو من حيث المستوى الأمني ؟

3- وكيف يمكن تفعيل المدونة من جانب المخاطبين بها ؟

5- منهج البحث (أدوات الدراسة) :

يعتمد الباحث في دراسته على المنهج التحليلي للمدونة الدولية (ISPS) باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من السياسة الدولية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) واتفاقية سولاس لسنة 1974م وتعديلاتها المختلفة للحفاظ على سلامة السفن والمرافق المينائية ، والسلامة البحرية، وتحليل عناصر القوة والضعف بها من أجل ضمان الحماية الفعالة لسواحل دولة الإمارات .

6- المراجع البحثية :

تتصف المراجع البحثية في هذا المجال بالندرة، ومن أهمها :

- القانون الدولي للبحار .
- القانون البحري التجاري .
- القواعد الدولية المنظمة للسلامة البحرية.
- الوثائق والمنشورات الدولية .
- الأبحاث والمقالات والمراجع المتخصصة في هذا المجال .

7- خطة البحث:

سيتم دراسة الموضوع من خلال الخطة التالية:

فصل تمهيدى : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS)،

النشأة والأهداف، والمجال والنطاق .

فصل أول : مسؤوليات الحكومات المتعاقدة في المدونة الدولية .

فصل ثان : التوجيهات والمتطلبات الإلزامية في المدونة المتعلقة بأمن المرفق المينائي.

فصل ثالث : التوجيهات والمتطلبات الإلزامية في المدونة المتعلقة بأمن السفينة

فصل رابع : التعاون الدولي في تفعيل المدونة.

فصل تمهيدي

المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية

(مدونة ISPS)

(النشأة ، الأهداف ، المجال والنطاق)

سنقوم بدراسة الفصل التمهيدي في المباحث التالية :

المبحث الأول : نشأة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS).

المبحث الثاني : أهداف المدونة .

المبحث الثالث : تعريف المدونة وخصائصها .

المبحث الرابع : مجال تطبيق المدونة .

المبحث الخامس : تعريف الموانئ والسفن وغيرها .

المبحث السادس : خطة البحث في المدونة وتقسيم الدراسة .

المبحث الأول
نشأة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية
(مدونة ISPS)

تعد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) (international ship and port facility security) ثمرة للجهود الترددية المبذولة من لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية [1] ، وفريق العمل المعنى بالسلامة البحرية المنبثق عن هذه اللجنة منذ نهايات عام 2001م (تاريخ اعتماد القرار (22) A.924) بشأن استعراض التدابير والإجراءات الدامية إلى منع أعمال الإرهاب التي تهدد أمن الركاب والأطقم وسلامة السفن .

هذا وقد اعتمدت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية بموجب قرار صادر عن مؤتمر الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م في 12 كانون الأول / ديسمبر 2002م.

ثم صدر قرار آخر صادر في الأول من تموز / يوليو 2004م متضمنا التعديلات اللازمة للفصلين الخامس والحادي عشر من الاتفاقية وتتألف المدونة من جزئين، يتناول الجزء (أ) منها المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأحكام الفصل الحادي عشر-2(15×-2) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (S.O.L.A.S) سولاس لعام 1974م بعد تعديلها ، ويتناول الجزء (ب) منها التوجيهات الموجهة في هذا

---

[1] المنظمة البحرية الدولية(imo) (international maritime organization) هي إحدى المنظمات التابعة للأمم المتحدة ، وأنشأت عام 1958 م بلندن ، وعدد أعضائها (170) دولة ، ويتكون هيكلها من الجمعية العمومية، ومجلس المنظمة ، وأمانة المنظمة. ولمجلس المنظمة عدة لجان تابعة له ، وهي : لجنة السلامة البحرية ، ولجنة حماية البيئة ، واللجنة القانونية ، ولجنة التعاون الفني ، ولجنة التسهيلات.
راجع : المنتدى السعودي الأول للموانئ والنقل البحري ، والمملكة العربية السعودية ، وزارة النقل ، 2009م .

الشأن للسفن والمرافق المينائية.[2]

هذا وقد صدرت المدونة وتعديلاتها المختلفة نتيجة الاهتمام الإقليمي والعالمي بسلامة الملاحة البحرية ، وبصفة خاصة بعد اعتداءات الحادي عشر من سبتمبر 2001م.[3]

وباعتبار المنظمة البحرية الدولية إحدى الهيئات والمنظمات التابعة للأمم المتحدة ، لأنها نشأت من أجل تحقيق مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة بصفة عامة ، وهى صون السلام والأمن الدوليين ، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول ، ومواجهة الإرهاب بجميع أشكاله على الصعيد العالمي ، في مجال نشاط المنظمة ، وهو البيئة البحرية .

ويتضح لنا مما سبق أن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ما هي إلا التعديلات الأخيرة على اتفاقية سولاس لعام 1974م ، والتي تعد أهم اتفاقية بحرية صادرة عن الأمم المتحدة في مجال العناية بالسلامة البحرية ، لا سيما سلامة الأرواح والسفن التجارية .[(1)4]

---

[2] راجع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وتعديلاتها 2002م على اتفاقية سولاس الصادرة عن المنظمة الدولية البحرية (imo) ، لندن، 2003 م . وراجع أيضاً : العقيد محمد جاسم الزعابي ، دليل إعداد التقيمات والخطط الأمنية لأمن المرافق المينائية، القيادة العامة لشرطة دبي ، مركز شرطة الموانئ ، ص13 ، وأعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانئ ، دبي ، فندق تاج بالاس ، أيديا لتنظيم المؤتمرات والملتقيات، في 24-27 مايو سنة 2009م، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز.

[3] راجع : العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص7 ، وراجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص3 .

[4] وقد شهدت اتفاقية سولاس ولادتها الأولى عام 1914 م إثر غرق السفينة الشهيرة Titanic ، وتعني سولاس (S.O.L.A.S) باللغة الانجليزية safety of life at sea أي سلامة الحياة (الأرواح) في البحار ، ويطلق عليها باللغة الفرنسية (suave grader la ile humane en mar) وقد طرأت على اتفاقية سولاس عدة تعديلات في أعوام 1929م،1948م،1960م .

وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ والتطبيق في 25/5/1980 م ، وهي تسري بصفة خاصة على السفن التجارية ويعد التعديل الأخير هو الأهم نظراً لأنه جاء بعد نشأة المنظمة الدولية البحرية (IMO) ثم تم الاتفاق بين الدول سنة 1974م على إعادة صياغة الاتفاقية بصورة شاملة ، وإصدار نسخة جديدة منها تتضمن كافة التعديلات التي أدخلت عليها ، منح اعتماد هذه النسخة (اتفاقية سولاس) بصيغتها المعروفة حاليا بتاريخ الأول من نوفمبر سنة 1974 م . وبعد أحداث سبتمبر 2001م تم تعديل اتفاقية سولاس مجدداً في ديسمبر 2002م وأضيفت إليها آخر التعديلات، والتى عرفت بمدونة (ISPS) الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية .

راجع في شأن هذا التطور : العقيد محمد جاسم الزعابي، المرجع السابق ، ص12 ، أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانئ ، دبي، فندق تاج بالاس ، أيديا لتنظيم المؤتمرات والملتقيات ، في 27-24 مايو سنة 2009م، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز .

المبحث الثاني
أهداف المدونة

تكمن أهداف المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وتعديلاتها المختلفة على تحقيق الأهداف التالية: [5]

1- إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ لاكتشاف وتقييم التهديدات الأمنية .

2- اتخاذ التدابير الوقائية ، من جانب الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ ، من الحوادث الأمنية التي تمس السفن والمرافق المينائية المستخدمة في التجارة الدولية .

3- تحديد أدوار ومسؤوليات كل طرف من الأطراف (الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ) على الصعيدين الوطني والدولي سعياً لكفالة الأمن البحري ، وجمع المعلومات الأمنية في وقت مبكر وبطريقة فعالة .

4- ويجب على الأطراف المعنية (الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ) إيجاد منهجية لإجراء التقييمات الأمنية

(5) راجع في ذلك : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، (ISPS) ، صIII في المقدمة ، العقيد / محمد جاسم الزعابي، المرجع السابق ، ص12 ، ولنفس المؤلف ، ملخص تعريفي بالمدونة الدولية ومتطلباتها في إعداد التقييمات والخطط الأمنية للمرافق المينائية ، شرطة دبي ، مركز شرطة الموانئ ، 2010م ، ص7 وما بعدها ، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز ، أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانئ ، دبي ، فندق تاج بالاس ، أيديا لتنظيم المؤتمرات والملتقيات ، في 27-24 مايو سنة 2009م.

بقصد وضع خطط وإجراءات تتيح الاستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة، والتيقن من وجود التدابير الأمنية البحرية الملائمة والمتناسبة مع مقتضى الحال .

وبناء عليه تعد المدونة استجابة للرغبة في تعزيز الإجراءات الوقائية والسلامة الأمنية في موانئ العالم لمواجهة التهديدات الإرهابية ، حيث يعد الأمن مسؤولية الجميع باتخاذ الإجراءات الكفيلة لنشر الأمن في مختلف المنافذ البحرية والحيوية لكل دولة بما يخدم مصلحة وأمن المجتمع الدولي .

وقد أكدت المدونة أن تنفيذ الحكومات المتعاقدة لهذه الأهداف من شأنه أن يسهم إسهاماً كبيراً في تعزيز السلامة البحرية والأمن البحري ، وأن يصون أرواح الموجودين على متن السفن وعلى البر .

وقد حددت المدونة الدولية الجهة المنوط بها تحقيق هذه الأهداف ، إذ ذكرت ان هذه الأهداف تحقق بتعين الضباط والأفراد المناسبين في كل سفينة ومرفق مينائي وشركة نقل بحري الذين يناط بهم إعداد وتنفيذ الخطط الأمنية المعتمدة لكل سفينة أو مرفق مينائي.

ونخلص مما سبق إلى أن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية تهدف في مجملها لتعزيز الأمن البحري ، وتمثل المتطلبات الجديدة للإطار الدولي الذي تستطيع السفن والمرافق المينائية أن تتعاون من خلاله على كشف الأعمال التي تهدد الأمن في قطاع النقل البحري وردعها .

وقد حددت المدونة عدداً من المتطلبات العملية التي تستهدف تحقيق أهدافها ، وتشمل على سبيل المثال لا الحصر ما يلي(6):

1- جمع وتقييم المعلومات عن التهديدات الأمنية ، وتبادل هذه المعلومات مع الحكومات

(6) راجع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (isps) ، ص7 .

المتعاقدة المعنية.

2- الالتزام بتحديث البروتوكولات التي تنظم اتصالات السفن والمرافق المينائية.

3- منع الأشخاص غير المأذون لهم من دخول السفن والمرافق المينائية وما تضمنه من مناطق لا يؤذن بدخولها إلا لأفراد بعينهم.

4- منع إدخال أسلحة أو أجهزة حارقة أو متفجرات غير مرخص بها إلى السفن أو المرافق المينائية.

5- توفير وسائل تكفل رفع مستوى الإنذار استجابة للتهديدات أو الحوادث الأمنية.

6- الإلزام بإعداد خطط أمنية للسفن والمرافق المينائية تستند إلى تقييمات أمنية ، والإلزام بإجراء تدريبات وتمارين ضماناً لاستيعاب الخطط والإجراءات الأمنية.

المبحث الثالث

تعريف المدونة وخصائصها

يقصد بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية أو ما يطلق عليها اصطلاحا (CODE ISPS) وذلك اختصار لـ : (international ship and port facility security) وهي عبارة عن : مجموعة القواعد والإجراءات التي أقرتها الدول المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وهي اختصاراً لـ: (safety of life at sea) وذلك من أجل المحافظة على أمن السفن والمرافق المينائية ضد أخطار الإرهاب والتهديدات الأمنية المختلفة .

وبناء عليه فإن المدونة عبارة عن مجموعة من الإجراءات الأمنية التى تكفل الأمن للموانئ والسفن التي تتعامل معها.

وتتميز المدونة بمجموعة من الخصائص ، وهي :

1- اتفقت جميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMO) (بدءاً من تنفيذ المدونة اعتباراً من الأول من يوليو سنة 2004م خلال المؤتمر الدبلوماسي للمنظمة في ديسمبر سنة 2002م) على اعتبار المدونة إلزامية لجميع موانئ العالم التابعة للدول التي وقعت حكوماتها عليها ، والسعي مستمر لانضمام دول جديدة .[7]

2- إن متطلبات المدونة الدولية (ISPS CODE) مكملة لمتطلبات الأمن القومي لكل دولة متعاقدة ، فلا تحل محله أو تتعارض معه.

3- وضعت المنظمة البحرية الدولية (IMO) معاييرا للتحقيق من امتثال الدول الأعضاء لقواعد المدونة بشكل إلزامي.

وتحدد مسؤوليات الحكومات المتعاقدة في التزامها بتطبيق المدونة الدولية (isps) في عدة أمور هي:

أ- تحديد المستوى الأمني الواجب التطبيق.

ب- إقرار التقييم الأمني للمرفق المينائي ، والتعديلات اللاحقة له.

ج- تحديد المرافق المينائية الملزمة بتعيين ضابط أمن المرفق المينائي.

د- إقرار خطة أمن المرفق المينائي وأي تعديل لاحق على خطة تم إقرارها.

ر- تنفيذ تدابير الرقابة والامتثال للمتطلبات(طبقاً للائحة 9-2 من الفصل الحادي عشر 2-(19×) من المدونة).

---

[7] يعتبر التطبيق الإلزامي للمدونة على كافة الموانىء العالمية المنضمة للاتفاقية عنصراً داعماً للتعاون الدولي لأمن السلامة البحرية ، كما يعد عاملاً مشجعا للدول التي لم تنضم إليها لسرعة الانضمام لتحويل موانيها إلى موانئ جاذبة للسفن .

ز- توفير المتطلبات الخاصة بالإعلان الأمني .

هـ- اختبار كفاءة الخطط الأمنية ، وأي تعديلات عليها تم إقرارها أثناء التفتيش الدوري.

4- ويقتصر إلزامية تطبيق المدونة على المرفق المينائي للدولة المتعاقدة فقط (وهو المكان الذي تلتقي فيه السفينة بالرصيف المينائي interface)دون الميناء كله بخدماته وإمكانياته وإدارته ، إذ يظل للدولة المتعاقدة الخيار في تعميم إلزامية تطبيق المدونة على الميناء كله .[8]

5- في صياغة بنود المدونة أوليت العناية لكي تحقق التوافق مع أحكام اتفاقية معايير التدريب والإجازة والخفارة الملاحية لعام 1978م بصيغها المعدلة ، ومع المدونة الدولية لإدارة السلامة ، والنظام المنسق للمعاينة والإجازة (البند(6) في الديباجة).[9]

6- وتمثل الأحكام الواردة في المدونة تغيراً مهماً في المنهج الذي يتبعه قطاع النقل البحري في التصدي لموضوع الأمن في النقل البحري ، حيث إن هذه الأحكام تلقى بعبء إضافي كبير على عاتق بعض الحكومات ، وقد حظيت أهمية التعاون التقني في مساعدة الحكومات المتعاقدة على تنفيذ الأحكام بالاعتراف الكامل (البند (7) في الديباجة) .[10][(3)]

7- يتطلب تنفيذ الأحكام الواردة في المدونة ضمان التعاون والتفاهم بصورة فعالة ومستمرة بين جميع الأطراف المعنية بالسفن والمرافق المينائية أو المستخدمة لها،

[8] انظر : المدونة الدولية ، ص25 .

(9) انظر : المدونة الدولية ، ص25 .

[10] انظر : المدونة الدولية ، ص4 .

بما في ذلك العاملون على متن السفن ، والعاملون في الموانئ ، والركاب، والمعنيون بنقل البضائع وإدارة السفن والموانئ ،والمسؤولون عن الأمن في السلطات الوطنية والمحلية (البند (8) من الديباجة).[11]

8- ويجب على لجنة السلامة البحرية أن تبقي المدونة قيد الاستعراض وأن تعدلها

حسب مقتضى الحال .[12] ويتبقى مراجعة الممارسات والإجراءات القائمة وتغييرها إن لم تكن كفيلة بتحقيق مستوى أمني ملائم.

9- وينبغي أن تؤخذ التوجيهات الواردة في الجزء (باء) من المدونة الدولية في الحسبان لدى تنفيذ الأحكام المتعلقة بالأمن المنصوص عليها في الفصل (1×-2) من اتفاقية سولاس (74)، والجزء ألف من هذه المدونة.[13]

10- وليس في هذه المدونة ما يمكن تفسيره أو تطبيقه بطريقة لا تتفق مع الاحترام الواجب للحقوق والحريات الأساسية المنصوص عليها في الصكوك الدولية ، ولا سيما تلك المتعلقة بالعاملين البحريين وباللاجئين ، ومنها إعلان المبادئ والحقوق في العمل الصادر عن منظمة العمل الدولية بالإضافة إلى المعايير الدولية المتعلقة بالعاملين البحريين والعاملين في الموانئ.[14]

---

[11] انظر : المدونة الدولية ، ص4 .

[12] انظر : المدونة الدولية ، البند (3) في التقديم ،ص2 .

[13] انظر : البند (9) من المدونة الدولية ، ص5 .

[14] انظر : المدونة الدولية (البند (10) من الديباجة) ، ص5 .

المبحث الرابع
مجال تطبيق المدونة

ذكرت ديباجة المدونة الدولية (ISPS CODE)[15] أن تطبيق أحكام هذه المدونة على السفن والمرافق المينائية (كذلك أحكام الفصل (1×-2) من اتفاقية سولاس لعام 1974م) ، حيث تم الاتفاق على توسيع نطاق اتفاقية سولاس 1974م بحيث تغطي المرافق المينائية ، استناداً إلى أن اتفاقية سولاس 1974 هي أسرع الوسائل لضمان دخول التدابير اللازمة حيز النفاذ على وجه السرعة .

ولكن تم الاتفاق كذلك على أن الأحكام المتعلقة بالمرافق المينائية ينبغي أن تتعلق فقط بأوجه التفاعل بين السفينة والميناء . ويظل الأمن العام لمناطق الموانئ خاضعاً لمزيد من الأعمال المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية . وتم الاتفاق أيضاً على أن الأحكام لا ينبغي أن تشمل التصدي الفعلي للهجمات ، أو لأي أنشطة تنظيف تنفذ في أعقاب هجوم من هذا النوع.

وقد تضمن الجزء ألف (البند 3/6-3/1-3) من المدونة مجال تطبيق المدونة، وذلك كالآتى :[16]

1-تنطبق المدونة على الأنواع التالية من السفن التي تقوم برحلات دولية:

أ- سفن الركاب ، بما فيها مراكب الركاب عالية السرعة .

---

[15] انظر : المدونة الدولية ، الديباجة ، بند (5) ، ص4 .

[16] انظر : المدونة الدولية ، ص9 وما بعدها ، يعقوب يوسف عبد الرحمن ، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي رقم (26) لسنة 1981م ، منشأة دار المعارف ، 2006م ، ص33 وما بعدها ، العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص12 ، وراجع في عناصر الملاحة البحرية : د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ، كلية شرطة دبي،= =1990 م ، ص34 وما بعدها ، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز ، أعمال الملتقى العربي الثالث حول أمن الموانئ ، دبي ، مرجع سابق.

ب- سفن البضائع العادية والسريعة التي تزيد حمولتها على 500 طن ووحدات الحفر المتنقلة.

ج- المرافق المينائية التى تخدم السفن التى تقوم برحلات دولية.[17]

2- ومن ثم لا تنطبق المدونة على السفن والموانئ التالية :

أ- السفن الحربية .

ب- القطع البحرية المساعدة أو السفن الأخرى التي تملكها أو تشغلها حكومة متعاقدة ولا تستخدم إلا في خدمة حكومية غير تجارية .

ج- الموانئ الحربية .

وتعد دولة الإمارات العربية المتحدة من أوائل الدول التي أعلنت تطبيقها لمتطلبات المدونة الدولية ، حيث تمكنت من الوفاء بجميع التزاماتها الدولية تجاه الملاحة والتجارة العالمية قبل الموعد الفعلي لتنفيذ تلك المتطلبات.

وبادرت دولة الإمارات كعادتها دائماً ، ومنذ وقت مبكر باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ متطلبات تلك المدونة الدولية ، وتطبيقها على جميع الموانئ في الدولة، وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة . وقد كان للجنة التدقيق والمتابعة الفنية المنبثقة من اللجنة الوطنية العليا لأمن السفن والموانئ في وزارة الداخلية الدور البارز في تدقيق ومتابعة تطبيق معايير وقوانين المدونة الدولية (ISPS) على موانئ الدولة.[18]

---

(17) ويقصد بالمرفق المينائي في المدونة مكان التقاء السفينة بالرصيف المينائي (interface) دون الميناء كله بخدماته وامكانياته وإدارته.

وللدولة المتعاقدة الخيار في تعميم إلزامية تطبيق المدونة على الميناء كله . انظر : المدونة الدولية ، الفقرة 16/5، ص25 .

(18) راجع : العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص9 .

المبحث الخامس

تعريف الموانئ والسفن وغيرها

سنقوم بتحديد المقصود بالموانئ والسفن وغيرها من المصطلحات الواردة في المدونة الدولية في المطالب التالية :

المطلب الأول : الميناء .

المطلب الثاني : السفينة .

المطلب الثالث : التعاريف الواردة في المدونة الدولية .

المطلب الأول : الميناء

تنص المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958م، والمادة الثامنة من اتفاقية 1982م على أن ((تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة)) . وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية التي تعلن كذلك.[19][(1)]

وقد عرفت المادة الأولى من النظام الملحق باتفاقية جنيف لعام 1923م بشأن نظام الموانئ البحرية بأنها جميع ((الموانئ التي تتردد إليها السفن البحرية اعتيادياً والمستخدمة للتجارة الخارجية)) .

[19] راجع في ذلك : د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2008م، ص86 وما بعدها ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، 2008م- 2009م ، ص140 وما بعدها .

وراجع أيضا:

Golobos، C. John، International law of the sea، Longman، 1967، P.262 et s.

ويكون للدولة الساحلية السيادة الكاملة على مياهها الداخلية ، تلك السيادة التي لا تختلف في شيء عن سيادة الدولة على إقليمها البري . ومن ثم تستطيع الدول الساحلية ، بما لها من سيادة على المياه الداخلية أن تمنح جميع السفن ، العامة والخاصة ، من دخول تلك المياه إلا بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة في تلك الدول .[20]

تطبيقاً لسيادة الدولة على المياه الداخلية بها ، فإن طبيعة المياه ومصالح الدولة الساحلية تفرض مبدأ دوليا محتواه منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة إلا عند الضرورة الملحة .[21]

إلا أن تسهيلات المواصلات الدولية فرض على الدول مجموعة من القواعد فحواها الامتناع عن رفض دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية ما عدا الحالات التي تفرضها القوة القاهرة ، ويلخص الأستاذ كولومبس (C.J.GOLOBOS) المبادئ العامة التي يمكن تطبيقها على الموانئ والمرافئ والمراسي بما يلي :[22]

1- يجب فتح الموانئ التجارية في وقت السلم ، أمام المرور الدولي ، وذلك تطبيقاً لمبدأ حرية دخول السفن الأجنبية إلى الموانئ وحقها في إنزال وتحميل البضائع ونزول وصعود الأشخاص .

2- عدم إغلاق الميناء في وجه سفينة تريد الدخول إليه بسبب القوة القاهرة أو حالة الشدة .

(20) راجع : د/ محمد الحاج محمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص86 وما بعدها ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص140 وما بعدها .

(21) راجع : د/ محمد الحاج محمود ، المرجع السابق ، ص87 وما بعدها ، د/ إبراهيم العناني ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية 1979م ، ص388 وما بعدها .

(22) راجع :

C.J.GOLOBOS . international law of the sea . 6thed .1967.p.p.175-176.

وراجع أيضاً : د/ محمد الحاج محمود ، المرجع السابق ، ص87 وما بعدها ، د/ ابراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص388 وما بعدها ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص145 وما بعدها .

3- مبدأ إمكانية غلق الموانئ الحربية أمام السفن الأجنبية الحربية أو التجارية لغرض الاحتياط ولأسباب أمنية .

4- يمكن تنظيم قيود متعلقة بالعدد أو بمدة الإقامة عند دخول السفن الحربية إلى الموانئ ، وحتى التجارية منها .

5- ويحق لكل دولة أن تضع القوانين اللازمة لمراقبة الملاحة في مياهها الوطنية ، وتنظيم دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية بشكل معقول لا يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية أو إلى التمييز بين سفن الدول المختلفة .

هذا وقد نظمت اتفاقية جنيف لعام 1923م المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، والتي اعترفت بحق السفن ، على أساس المقابلة أو المعاملة بالمثل ، وبالمعاملة المتساوية ، وبحرية الدخول إلى موانئ الدول المتعاقدة الأخرى.[23]

المطلب الثاني : السـفـيـنـة

السفينة هي واسطة المواصلات البحرية الرئيسية ، وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار وإلى القانون البحري في آن واحد.[24]

---

[23] راجع : د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص141 وما بعدها ، د/ ابراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص388 وما بعدها ، وراجع أيضا :

Gololos، C. John، OP.CIT. P.263 et s.

[24] راجع في ذلك : د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص64 وما بعدها ، د/ مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحرى ، الاسكندرية ، 1972م صـ33 وما بعدها ، د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحرى وفقاً للقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981م لدولة الامارات العربية المتحدة ، كلية شرطة دبي 1990 ، ص33 وما بعدها .

وراجع ايضا :

R. Rodiere ، droit maritime، le nairre، Paris، Dalloz، 1980، P.33 et s، L. Lucchini، et M. voelekel، Les etats et la mer، la documentation francesaise، Paris، 1977، P. et s.

R.J. Dupay ، the law of the sea ، shithoff، Lieden ، 1974، P. 27 et s.

وعلى الرغم من ذلك فقد اختلف الفقه في تعريف محدد ودقيق للسفينة وكذلك لم تقف الاتفاقيات الدولية والمعاهدات الدولية على تعريف موحد لها[25] ، إلا أنه يمكن استخلاص مفهوم للسفينة يتلاءم مع ضرورات قواعد القانون الدولي المتعلقة بالملاحة ، ومع طبيعة الملاحة البحرية نفسها ، وجمع بين معيار القابلية على الملاحة في البحار ، ومعيار تخصيص المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد . ولذا لابد من توافر الشرطين التاليين في السفينة :[26]

1- أن تكون السفينة مؤهلة للملاحة من الناحيتين الفنية والقانونية (بغض النظر عن طريقة تسييرها ، وأيا كان عرضها .... الخ).

2- وأن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد .

وتطبيقا لهذين الشرطين يخرج من وصف السفينة كل من :

- القوارب النهرية والأحواض والرافعات .

- الأرصفة والمراسي العائمة وزوارق الميناء وبقية منشآت الموانئ.

وتعد في حكم السفن كل الأشياء الملحقة بالسفينة والضرورية للملاحة ، كالآلات ، والصواري ، وقوارب النجاة ، والذخيرة ، وأجهزة الاتصال والإرسال اللاسلكي والسلاسل والرافعات.[27]

---

(25) راجع : د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص33 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص14 وما بعدها.

(26) انظر : د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص33 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ،ص65 وما بعدها.

(27) راجع : د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص66 ، د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص34 وما بعدها .

ويوجد نوعين من السفن : السفن العامة والسفن الخاصة : ويقصد بالسفن العامة السفن المخصصة لأغراض حكومية غير تجارية (معيار معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم لسنة 1928) ويقصد بالسفن الخاصة السفن المخصصة لأغراض تجارية غير حكومية . وقد ثبت العديد من الاتفاقيات الدولية هذا التمييز وهذا المعيار في التفرقة بين السفن العامة والسفن الخاصة ، ومن أهمها اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958م ، واتفاقية قانون البحار لعام 1982م.[28]

وتقسم السفن العامة إلى سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية . ويقصد بالسفن الحربية ، طبقا للمادة (8) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958م بأنها ((السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها . ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ، ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري)). وتعرف المادة (29) من اتفاقية 1982م بشأن قانون البحار السفينة الحربية بأنها ((سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة ، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية)) .

وبناء عليه يمكن القول إن السفن الحربية هي السفن المخصصة للقتال والملحقة

---

[28] راجع : د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص67 وما بعدها ، د/ فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، ص34 وما بعدها ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص143 وما بعدها ، د/ إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص389 وما بعدها .

وراجع أيضا :

G. Cidel. Le droit international public de la mer، chateaurous، T.1. ، 1932، P.98 et s، Golobos ، G. John، op. cit. P. 263 et s.

بالأسطول الحربي للدولة.[29]

ويقصد بالسفن العامة غير الحربية ، وفقا للمادة (9) من اتفاقية البحر العالي لسنة 1958م والمادة (96) من اتفاقية 1982م بشأن قانون البحار ، السفن العائدة للدولة أو المستخدمة من قبلها والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية.

أما السفن الخاصة (أو السفن التجارية) فهي السفن التي لا ينطبق عليها وصف السفن العامة ، وبمعنى آخر السفن المخصصة لأغراض تجارية غير حكومية ، ويدخل في مفهومها السفن المخصصة للتسلية.[30]

ولقد طبقت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958م (المادة السادسة) واتفاقية قانون البحار لسنة 1982م (المادة 92) قاعدة قانونية قديمة مفادها أن لكل سفينة جنسية ، وجنسية واحدة فقط ، وبخلاف ذلك تعتبر في حكم عديمة الجنسية ، وهذه القاعدة تسمح للدولة بمراقبة سفنها ، وتسمح للمجتمع الدولي بمحاربة القرصنة، حيث إن وجود رابطة الجنسية يسمح للدولة بمراقبة السفينة ، وتطبيق قوانينها عليها، خاصة في البحر العالي، وتجاهل السفينة لتعليمات الدولة يعرضها للعقاب . وتتمتع السفينة في الدولة صاحبة الجنسية بالحماية ضد ما يمكن أن يصيبها من قبل السفن الأخرى أو من سلطات الدول الأخرى . وهكذا تستطيع طلب الحماية الدبلوماسية أو القنصلية لتلك الدولة، والجنسية تمنع ، من ناحية أخرى ، الدول الأخرى من فرض قواعد قانونية وتنظيمية غير تلك التي

---

[29] راجع : د/ مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص35 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص67 وما بعدها ، د عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص145 وما بعدها .
وراجع أيضاً: G. Gidel . op.cit.p.98 et s .

[30] راجع : د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص68 ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص143 وما بعدها .

تفرضها الدولة مانحة الجنسية.[31]

وتضفي الجنسية للسفينة المزايا التي يمكن أن تتمتع بها من امتيازات وفقا للقانونين الداخلي والدولي ، فالاستفادة من مناطق الصيد في المياه الداخلية والإقليمية للدولة، أو الإعفاء من بعض الضرائب والرسوم ، بالإضافة إلى تحديد الحلول في موضوعات تنازع القوانين في القضايا التي تخص السفينة، وتحدد موقف السفينة في أوقات الحروب (سفينة محاربة ، أو محايدة) تبعاً لموقف الدولة صاحبة الجنسية من الحرب.[32]

ويمنح القانون الدولي العام الدول حرية واسعة في تنظيم جنسية السفن وكيفية وشروط منحها ، حيث نصت المادة (5) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958م ، والمادة (91) الفقرة الأولى من اتفاقية قانون البحار على أن ((تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها إلى السفن ، وشروط تسجيلها، وحقها برفع علمها..)) .

ويدل علم السفينة على جنسية السفينة ، إذ هو العلامة الظاهرة ، فالعلم le pavilion الذي ترفعه السفينة بصورة ظاهرة هو علامة الجنسية ، حيث إن القاعدة هي الوحدة بين العلم والجنسية ، وهذا الربط جاء في مضمون نصوص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958م واتفاقية قانون البحار لعام 1982م. إلا أن هذا الربط لم يأت بصيغة الإطلاق،

---

(31) راجع :
Ch. Rousseau، droit international public Paris، Sirey، T.I. ، 1970، P. 225 et s

وراجع أيضا: د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص69 وما بعدها ، د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحري، المرجع السابق ،ص50 وما بعدها .

(32) راجع :
.G.Gidel ،op.cit.p.75et s

وراجع ايضا :د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحري المرجع السابق ، ص50 وما بعدها ،د/ علوي أمجد علي ، الوجيز في القانون الدولي العام ، كلية شرطة دبي ، 1989م ، ص284 وما بعدها.

لأنه يوجد عدد من الاستثناءات التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها.[33]

وتتمتع الدول بحرية في وضع القواعد التي تحدد كيفية منح علمها للسفن وفقا لتشريعها الوطني ، وفي الحدود التي يقررها القانون الدولي العام ، وقد اخذ بهذا المبدأ القانون والقضاء الدوليان ، وأخذت به اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958م (المادة الخامسة) واتفاقية قانون البحار لعام 1982م (المادة91) .[34]

وتسجل السفن في سجل خاص تنظمه كل دولة ، تدون فيه المعلومات المتعلقة بها وبطاقمها. ويعتبر الميناء الذي يوجد فيه سجل السفينة بمثابة ميناء تسجيل تلك السفينة[35]

كما تحمل السفينة اسماً خاصاً بها يميزها عن غيرها من السفن ، وتنظيم وضع الاسم طبقاً للقانون الداخلي للدولة ، كما تحمل علامة خاصة بها . ويجب على كل سفينة أن تدون اسمها وميناء تسجيلها ، والذي يعتبر بمثابة موطنها ، بصورة واضحة في مقدمتها وفي مؤخرتها ، كما يجب عليها أن ترسم علامتها المميزة في مكان ظاهر منها .[36]

---

(33) راجع في ذلك : د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص77 وما بعدها.
وراجع أيضا:
P. Bonassies، La loi du pavilion et les conflits de droit maritime، R.C.A.D.I.، 1969، 111، P. 522 et s ، G. Gidel، Op. cit. P.91 et s، G.Gidel.op. cit.p.92 et s.

(34) وراجع أيضا : د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص78 وما بعدها .

(35) راجع :
R. Rodiere ; Droit maritime ، le navire، Paris، Dalloz ، 1980، P. 33 et s.
وراجع أيضا: د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص37 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص79 .

(36) راجع : د/ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص79 ، د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص37 وما بعدها .
وراجع أيضا : R.Rodiere ، op.cit.p.29 ets.

أولا : المركز القانوني للسفن الأجنبية العامة في المياه الداخلية :

السفينة الحربية ملزمة بالتقيد بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالملاحة والتعليمات الصحية ، وعليها احترام تشريعات واختصاصات تلك الدولة الخاصة بالبوليس وحفظ النظام ، وتتمتع بالحصانة القضائية في القضايا المدنية والجزائية عند وجودها في المياه الداخلية لدولة أجنبية ، بمعنى أنها تخضع للاختصاص الكامل لدولة العلم .[37]

ولكن الحصانة التي تتمتع بها السفن العامة الأجنبية لا تعفيها من الخضوع لقوانين وأنظمة دولة الساحل ، ووجوب احترامها وتطبيقها ، خاصة ما يتعلق بشؤون الملاحة والأمن والصحة . وعند مخالفة السفينة الحربية لهذه القوانين والأنظمة تستطيع دولة الساحل أن تطلب مغادرتها فوراً ، وتستطيع إجبارها على المغادرة الفورية إن اقتضت مصالحها القومية ذلك.[38]

ولا يحق لسلطات الدولة الساحلية القيام بأي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش ضد السفينة الحربية الأجنبية ، أو ضد من يوجد على ظهرها ، ويعود اختصاص النظر بما يحدث على ظهر السفينة إلى قائدها وحده ، والذي يستطيع التنازل عن هذا الحق إلى سلطات الساحل إن اقتضت الضرورة ذلك ، ويعود تقرير هذه الضرورة له ولحكومته.[39]

وفي حالة ارتكاب أحد الأشخاص جريمة على ظهر السفينة وهرب إلى الساحل ، فليس

---

(37) راجع : د/ محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، منشأة المعارف الإسكندرية 1970م ، ص1012 وما بعدها.

(38) راجع في ذلك : د/ محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1976م ، صـ41 وما بعدها ، ولنفس المؤلف ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ، ص1015 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص90 وما بعدها .

(39) راجع : د/ محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ، ص1015 وما بعدها .

من حق قائد السفينة اللحاق به ، وإنما له أن يطلب إلى سلطات الساحل عن طريق دولة العلم القبض عليه.[40]

وتمتد حصانة السفينة الحربية أو العامة إلى طاقمها عند وجودهم على ظهرها، ولكن عند نزولهم إلى البر فإن العرف والتعامل الدولي جرى على أنه إذا كان نزولهم إلى البر بصفة رسمية وفي زيهم الرسمي لأداء خدمة متعلقة بالسفينة فإن الحصانة تمتد لهم في هذه الحالة ،أما إذا كان نزولهم إلى البر لأسباب غير رسمية فإنهم يخضعون لاختصاص دولة الساحل عند ارتكابهم المخالفات أو الجرائم.[41]

ويجوز للسفن الحربية والعامة أن تمنح اللجوء السياسي إلى اللاجئين السياسيين الذين يصلون إلى متنها ، ولا يجوز حماية المجرم الاعتيادي اللاجئ إلى متن السفينة الحربية أو العامة ، إلا إذا كان من طاقمه.[42]

ثانيا: المركز القانوني للسفن الأجنبية الخاصة في المياه الداخلية:

تخضع السفن الخاصة لاختصاص دولة الساحل بصفة عامة ، ما لم يوجد حكم خاص يقضي بخلاف ذلك ، أي أنها ملزمة باحترام جميع اللوائح والقوانين المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك والشؤون الفنية ، وبكل ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية ، وخاصة بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة الذرية أو التي تحمل مواد مشعة أو سامة.[43]

---

(40) راجع : د/ محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ، ص1016 .

(41) راجع : د/محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري الدولي في أبعاده الجديدة ، المرجع السابق ، ص44 وما بعدها.

(42) راجع : د/ محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ص1017 ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق ، ص145 وما بعدها .

(43) راجع :

.R.J. dupuy . op.cit.p.222 ets

وراجع أيضا : د/ إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص388 وما بعدها ، د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق، ص143 وما بعدها .

وتخضع السفن الخاصة بالنسبة للقضايا المدنية لأحكام القانون الدولي الخاص المتعلقة بتنازع الاختصاص بين دولة الساحل ودولة العلم ، ولذلك يجب دراسة كل حالة على حدة، وتحديد جهة الاختصاص ، إلا أنه ، ونظراً لوجود السفينة في الحيز السياسي لدولة الساحل ، فإنه يمكن القول بصورة عامة إن قانون دولة العلم يطبق على عقد العمل البحري والرهن البحري والمنازعات المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية وانقضائها ، وعلى المنازعات ذات الطابع الخاص التي تنشأ بين أعضاء الطاقم ، أو بين هؤلاء وبين أشخاص آخرين على متن السفينة.[44]

أما بالنسبة للقضائية الجنائية فيختلف الموقف من دولة إلى أخرى ، فبعضها يفرق بين أنواع الجرائم (ومنها النظام الفرنسي) ، ومنها ما يقرر خضوع السفينة الأجنبية الموجودة في الموانئ خضوعاً مطلقاً للاختصاص المحلي (ومنها النظام الإنجليزي).[45]

المطلب الثالث : تعريفات واردة بالمدونة الدولية

وردت بعض التعريفات في المدونة الدولية من المهم بيان المقصود بها في ضوء ما ورد بالمدونة ، وهي :

1 - خطة أمن السفينة :

هي خطة توضع لضمان تطبيق تدابير على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها، أو البضائع، أو معدات نقل البضائع، أو وقوف السفينة، أو السفينة ، من مخاطر

---

(44) راجع :

R.J. dupuy . op.cit.p.222 ets.

وراجع أيضا : د/ محمد طلعت الغنيمى ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ، ص1020 وما بعدها .

(45) راجع :د/ محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، المرجع السابق ، ص1022 وما بعدها ، د/ محمد الحاج حمود، المرجع السابق ، ص92 وما بعدها.

وراجع أيضا:

R.J. dupuy . op.cit.p.222 ets.

ناجمة عن حادثة أمنية .

2- خطة أمن المرفق المينائي :

هي خطة توضع لضمان تطبيق تدابير تستهدف حماية المرفق المينائي ، والسفن ، والأشخاص ، والبضائع ، ومعدات نقل البضائع ، وقوف السفينة ، من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية .

3- ضابط أمن المرفق المينائي :

هو الشخص المعين مسؤول عن وضع خطة أمن المرفق المينائي وتنفيذها وتنقيحها وتحديثها ، وعن الاتصال بضباط أمن الشركة .

4- ضابط أمن السفينة :

هو الشخص المسؤول على متن السفينة عن أمن السفينة أمام الربان ، والذي تعينه الشركة ، وتشمل تلك المسؤولية تنفيذ خطة أمن السفينة وتحديثها ، والاتصال بضباط أمن الشركة وبضابط أمن المرفق المينائي .

5- ضابط أمن الشركة :

هو الشخص الذي تعينه الشركة (شركة الملاحة البحرية التي تتبعها السفينة) لضمان إجراء تقييم لأمن السفينة ، ومصنع خطة أمن السفينة وتقديمها ليتم إقرارها ، ثم تنفيذها وتحديثها ، والاتصال بضباط أمن المرفق المينائي وبضابط أمن السفينة.

6- المستوى الأمني (1) :

هو المستوى الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية ملائمة في جميع الأوقات .

7- المستوى الأمني (2) :

هو المستوى الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية إضافية ملائمة لفترة من الزمن نتيجة تزايد المخاطر المنذرة بوقوع حادثة أمنية .

8- المستوى الأمني (3) :

هو المستوى الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية خاصة لفترة زمنية محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحاً أو وشيكا ، حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود .

9- مصطلح الحكومة المتعاقدة :

يستخدم هذا المصطلح في سياق يتصل بمرفق مينائي إشارة إلى السلطة المعنية للدولة المنضمة للاتفاقية .

المبحث السادس

خطة البحث في المدونة الدولية وتقسيم الدراسة

تناولت المدونة الدولية توجيهات وتطبيقات إلزامية لأمن السفن والمرافق المينائية لجميع عناصر العمل في هذا المجال ، ولذلك سنقوم بدراسة وتحليل المدونة طبقاً لما يلي :

1- مسؤوليات الحكومات المتعاقدة في المدونة الدولية .

2- التوجيهات والمتطلبات الإلزامية في المدونة المتعلقة بأمن المرفق المينائي .

3- التوجيهات والمتطلبات الإلزامية في المدونة المتعلقة بأمن السفينة .

4- التعاون الدولي في تفعيل المدونة .

وسنقوم بتناول كل موضوع من هذه الموضوعات في فصل مستقل.

الفصـــــل الأول

مسؤوليات الحكومات المتعاقـــــــدة

(ISPS)

1- تقديم :

تم الاتفاق في ديباجة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية على أن الأحكام المتعلقة بالمرافق المينائية ينبغي أن تتعلق فقط بأوجه التفاعل بين السفينة والميناء . ويظل الأمن العام لمناطق الموانئ خاضعاً لمزيد من الأعمال المشتركة المنفذة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ، كما تم الاتفاق أيضا على أن الأحكام الخاصة بالمدونة لا ينبغي أن تشمل التصدي الفعلي للهجمات أو لأي أنشطة تنظيف تنفذ في أعقاب هجوم من هذا النوع.[46]

ويتطلب تنفيذ الأحكام الخاصة في المدونة ضرورة التعاون والتفاهم بصورة فعالة ومستمرة بين جميع الأطراف المعنية بالسفن والمرافق المينائية أو المستخدمة لها ، بمن في ذلك العاملون على متن السفن ، والعاملون في الموانئ والركاب ، والمعنيون بنقل البضائع وإدارة السفن والموانئ والمسؤولون عن الأمن في السلطات الوطنية والمحلية .

ويقصد بمصطلح (الحكومة المتعاقدة) المستخدمة في سياق يتصل بمرفق مينائي ((السلطة المعنية)) في الدولة.

---

[46] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الديباجة ، ص4 ، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز، أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانئ ، دبي ، المرجع السابق .

2- التزامات الحكومة المتعاقدة في المدونة :

تلتزم الحكومة المتعاقدة في المدونة بمجموعة من الالتزامات المهمة يمكن ذكر أهمها في الآتي :

1- بما أن الحكومات المتعاقدة تقر بأن اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية لعام 1965م بصيغها المعدلة ، تنص على أن من حق أفراد الأطقم الأجانب أن تخول لهم السلطات العامة النزول إلى البر أثناء وجود السفينة التي وصلوا على متنها في أحد الموانئ ، شريطة استيفاء الإجراءات الشكلية عند وصول السفينة ، وعدم اضطرار السلطات إلى رفض السماح لهم بالنزول إلى البر لأسباب تتعلق بالصحة العامة ، أو السلامة العامة ، أو النظام العام ، فإن عليها أن تراعي على النحو الواجب ، لدى إقرار أمن السفن وخطط أمن المرافق المينائي أن البحارة يعملون ويعيشون على متن السفن وأنهم يحتاجون إلى إجازة شاطئية ، وإلى الانتفاع بمرافق الرعاية الاجتماعية الشاطئية المتاحة للبحارة ، بما في ذلك الرعاية الطبية (البند (11) من الديباجة).

2- يجب على الحكومات المتعاقدة (ودون الإخلال بأحكام القسم (3 . 1 . 2) أن تقرر مدى انطباق الجزء (أ) من المدونة على المرافق المينائية الواقعة داخل أراضيها ، والتي تستخدم أساساً من جانب سفن لا تقوم برحلات دولية ، ولكن يتطلب منها أحياناً أن تخدم سفناً تصل إليها من رحلة دولية أو تغادرها في رحلة دولية.[47]

3- ويجب على الحكومات المتعاقدة أن ترس القرارات المتخذة بموجب القسم (2-3) على تقييم لأمن المرفق المينائي يجري وفقاً لهذا الجزء من المدونة ، ويجب ألا يخل قرار تتخذه حكومة متعاقدة بالمستوى الأمني المتوخى تحقيقه بمقتضى الفصل

(47) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص9 .

(2 – x1) ، أو بمقتضى هذا الجزء من المدونة (الجزء (أ)).

4- ويجب على الحكومات المتعاقدة (دون الإخلال بأحكام اللائحتين (3/2-X1 و7/2-X1) أن تحدد المستويات الأمنية ، وإن توفر التوجيهات اللازمة للوقاية من الحوادث الأمنية في ضوء الضوابط الواردة في المدونة.[48]

ويجب على الحكومات المتعاقدة لدى تحديدها للمستوى الأمني الثالث أن تصدر عند الضرورة تعليمات ملائمة ، وأن توفر المعلومات الأمنية للسفن والمرافق المينائية التي قد تتعرض للضرر .

ويجوز أن تسند الحكومات المتعاقدة لمنظمة أمنية معترف بها بعض الواجبات الأمنية المنوطة بها بموجب الفصل (2-X1) والجزء (أ) من المدونة ، وفي غير الاستثناءات الواردة بالمدونة .

5- ويجب على الحكومات المتعاقدة أن تختبر ، بالقدر الذي تراه ملائماً ، كفاءة الخطط الأمنية للسفينة ، أو الخطط الأمنية للمرفق المينائي ، أو أي تعديلات على تلك الخطط تكون قد أقرتها.[49]

6- وتستطيع الحكومات المتعاقدة أن تقرر إلزام السفينة أو المرفق المينائي بتقديم إعلان أمني في الحالات وبالصورة الواردة في المدونة الدولية[50] ، وهي التي تقرر متى يكون الإعلان الأمني مطلوباً ، ويجوز للسفن أن تطلب ملء الإعلان الأمني في الحالات المحدودة في المدونة ، ويجب أن يتناول الإعلان الأمني المتطلبات الأمنية التي يمكن اقتسامها بين المرفق المينائي والسفينة (أو فيما بين السفن) ، وأن

[48] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ص10 والجزء (ب) ص43 وما بعدها ، وص51 وما بعدها .

[49] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص11 والجزء (ب) ، ص43 .

[50] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص11 وما بعدها .

يحدد مسؤوليات كل منها.[51]

7- ويجب على الحكومات المتعاقدة (عند إحاطة السفن علماً بالمستوى الأمني واجب التطبيق) أن تطلع السفن على أي تدابير أمنية ينبغي لها إنجازها ، وإذا أقتضى الأمر ذلك ، على التدابير التي اتخذتها الحكومة المتعاقدة لتوفير الحماية من التهديد (مع مراعاة التوجيهات الواردة في الجزء (ب) من المدونة).[52]

8- وتعتبر أحكام الخطة الخاصة بأمن السفينة بالأقسام الفرعية للسفينة سرية أحكام الخطة الخاصة بالأقسام الفرعية (2 ، 4 ، 5، 7 ، 15 ، 17 ، 18) من القسم 4/9 من الجزء (أ) من المدونة ﴾ سرية ، ولا يمكن إخضاعها للتفتيش ما لم توافق الحكومات المتعاقدة المعنية على خلاف ذلك .

وإذا كان للمسؤولين المفوضين من قبل الحكومة المتعاقدة أسباب واضحة تسوغ الاعتقاد بأن السفينة لا تمتثل لمتطلبات الفصل (2-x1) ، أو الجزء (أ) من المدونة، وكانت الوسيلة الوحيدة للتحقق من عدم الامتثال أو لتصحيحه تتمثل في استعراض المتطلبات ذات الصلة في خطة أمن السفينة ، فإنه يجوز الترخيص استثناء بالاطلاع بصورة محدودة على أقسام محددة من الخطة تتعلق بحالة عدم الامتثال ، بشرط موافقة الحكومة المتعاقدة ، أو ربان السفينة المعنية.[53]

9- يجب أن تجري الحكومة المتعاقدة التي يقع المرفق المينائي في أراضيها تقييم أمن المرفق المينائي ... ويجوز للحكومة المتعاقدة أن ترخص لمنظمة أمنية معترف بها بإجراء تقييم أمن مرفق مينائي محدد يقع في أراضيها .

وعند إجراء تقييم أمن مرفق مينائي على يد منظمة أمنية معترف بها ، يجب على

---

(51) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص12 .

(52) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص14 .

(53) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص17 .

الحكومة المتعاقدة التي يقع المرفق الميناتي في أراضيها أن تستعرض تقييم أمن المرفق الميناتي ، وأن تتحقق من أمتثالة للقسم (أ) و (ب) من المدونة . وينبغي أن يجري التقييم من قبل أشخاص يتمتعون بالمهارات اللازمة لتقييم أمن المرفق الميناتي.[54]

ويجوز للحكومة المتعاقدة أن تسمح بأن يغطى تقييم أمن المرفق الميناتي أكثر من مرفق ميناتي واحد ، وذلك في حالة تماثل الجهة المشغلة لهذه المرافق الميناتية ، وموقعها ، وتشغيلها ، ومعداتها ، وتصميمها ويجب على أي حكومة متعاقدة تجيز مثل هذا الترتيب أن تخطر المنظمة بتفاصيله.[55]

10- ويجب على الحكومة المتعاقدة التي يقع المرفق الميناتي في أراضيها أن تقر خطة أمن المرفق الميناتي .

ويجوز أن تدرج خطة أمن المرفق الميناتي في خطة أمن الميناء أو في أي خطة أو خطط ميناتية أخرى للطوارئ أو أن تشكل جزءاً منها.[56]

ويجب أن تحدد الحكومة المتعاقدة التي يقع المرفق الميناتي في أراضيها التغييرات التي لا يجوز إجراؤها في خطة أمن مرفق ميناتي ، ما لم تقر الحكومة المتعاقدة إدخال التعديلات ذات الصلة على الخطة .

ويجوز للحكومات المتعاقدة أن تسمح بأن تغطي خطة أمن المرفق الميناتي أكثر من مرفق ميناتي واحد ، وذلك في حالة تماثل الجهة المشغلة لهذه المرافق الميناتية وموقعها ، وتشغيلها ، ومعداتها ، وتصميمها . ويجب على أي حكومة متعاقدة تجيز مثل هذا الترتيب البديل أن تخطر المنظمة بتفاصيله.[57]

---

(54) المرجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص23 ، والجزء (ب) ، ص43 ، وص46 .

(55) راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص24 ، والجزء (ب) ، ص43 ، و ص46 .

(56) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص24 وما بعدها ، وص25 وما بعدها .

(57) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص26 .

11- وينبغي على الحكومات المتعاقدة أن تتأكد من اتخاذ تدابير ملائمة لتفادي الإفشاء غير المأذون به بأي معلومات حساسة على الصعيد الأمني تتعلق بتقييم أمن السفينة ، وخطة أمن السفينة وتقييم أمن المرفق المينائي ، وخطة أمن المرفق المينائي ، والتقييمات أو الخطط الفردية ، أو لمنع إطلاع أشخاص غير مأذون لهم على هذه المعلومات .[58]

12- ويجب على الحكومات المتعاقدة أن توفر البيانات التي تتيح الاتصال بموظفي الحكومة الذين يمكن لضابط أمن السفينة ، وضابط أمن الشركة ، وضابط أمن المرفق المينائي التوجه إليهم للإبلاغ عن شواغل أمنية .

وعلى هؤلاء الموظفين الحكوميين أن يقيموا هذه التقارير قبل اتخاذ الإجراءات الملائمة ... وقد تكون الشواغل المبلغ عنها ذات صلة بتدابير أمنية تندرج في مجال اختصاص حكومة متعاقدة أخرى ، فيجب في هذه الحالة قيام المسؤولية في الحكومة المتعاقدة أن ينظروا في إمكانية الاتصال بنظرائهم في الحكومة المتعاقدة الأخرى لمناقشة جدوى اتخاذ تدابير تصحيحية .. وتحقيقاً لهذا الغرض ، ينبغي موافاة المنظمة البحرية الدولية بالبيانات التي تتيح الاتصال بموظفي الحكومة[59]

13- وتشجيع الحكومات المتعاقدة على إصدار وثائق هوية ملائمة للموظفين الحكوميين المؤهلين للصعود على متن السفن أو الدخول إلي المرافق المينائية لدى أداء مهامهم الرسمية وعلى وضع إجراءات تتيح التحقق من صحة هذه الوثائق[60]

14- وينبغي للحكومات المتعاقدة أن تصدر توجهات عامة بشأن التدابير التي ترى من الملائم اتخاذها للحد من المخاطر الأمنية التي تتعرض لها السفن التي ترفع علمها عندما تكون في البحر ، وأن تحدد جهة اتصال مكلفة بإسداء المشورة في

[58] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ، ص26 .

[59] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزى (ب) ، ص53 .

[60] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (ب) ، ص53.

القضايا الأمنية للسفن المحددة في المدونة ، والتي تعمل في بحرها الإقليمي ، أو التي أبلغت عن اعتزامها دخول بحرها الإقليمي .[61]

3- **اعتبارات مهمة :**

ويجب أن تضع الحكومات المتعاقدة عند تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وتعديلاتها لعام 2002م على اتفاقية سولاس الاعتبارات التالية نصب أعينها :

1- ليس في التزامات الحكومات المتعاقدة ما يخل بحقوق أو التزامات الدول بموجب القانون الدولي ... ومن ثم فإن ما جاء بالمدونة (ورغم امتثال الحكومات والسفن للفصل 2-X1) وللفصل (أ) منها) ولا يمس حق الحكومات المتعاقدة في أن تتخذ تدابير تستند إلى القانون الدولي وتكون منسجمة معه من أجل ضمان أمن وسلامة الأشخاص والسفن والمرافق المينائية وغيرها من الممتلكات ، إذا ما كان هناك خطر أمني.[62]

2- وبالنسبة لسفن الدول غير الأطراف والسفن غير الخاضعة للاتفاقية بسبب صغر حجمها لأنها ترفع علم دولة ليست حكومة متعاقدة في الاتفاقية ، وليست طرفاً في بروتكول سولاس لعام 1988م فينبغي للحكومات المتعاقدة ألا تخص هذه السفن بمعاملة أفضل .[63]

---

[61] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (ب) ، ص54 وما بعدها .

[62] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (ب) ، ص59 .

[63] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (ب) ، ص63 .

الفصل الثاني
التوجيهات والمتطلبات الإلزامية
المتعلقة بأمن المرفق المينائي

ألزمت المدونة الدولية الدول المتعاقدة بضرورة الالتزام بتوجهات ومتطلبات معنية لصيانة أمن مرافقها المينائية .. ويقصد بالمرفق المينائي للدولة المتعاقدة الذي تسري عليه المدونة (I S P S) مكان التقاء السفينة بالرصيف المينائي ومن ثم لا يشمل الميناء كله بخدماته وإمكانياته وإدارته ، وللدولة المتعاقدة الخيار في تعميم إلزامية تطبيق المدونة على الميناء كله .

وسنقوم بمعالجة التوجيهات والمتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن المرفق المينائي في المباحث التالية :

1- المبحث الأول : تقييم أمن المرفق المينائي .

2- المبحث الثاني : التخطيط الأمني للمرفق المينائي .

3- المبحث الثالث : الإجراءات الأمنية لدخول المرفق المينائي .

4- المبحث الرابع : نظام عمل ضابط أمن المرفق المينائي وغيره من المكلفين بمهام أمنية .

المبحـــــــث الأول

تقييم أمن المرفق المينائـــــــي

تلتزم الدول المتعاقدة بمراحل قانونية معينة لإعداد التقييمات والخطط الأمنية، وهي:[64]

1- **الإعداد** : وتكلف به الجهة المعترف بها من قبل الحكومة المتعاقدة، وقد حددتها دولة الإمارات العربية المتحدة في القيادة العامة لشرطة ابوظبي ودبي ، والإدارة العامة لشرطة الشارقة ، بموجب القرار الوزاري رقم (49) لسنة 2004م الصادر من وزارة المواصلات .

2- **التدقيق** : وهي جهة أخرى غير الجهة التي تقوم بالإعداد ، وتكلف به الجهة المعترف بها من قبل الحكومة المتعاقدة ، وقد تم اعتماد اللجنة الوطنية العليا لأمن المرافق المينائية.

3- **الاعتماد** : ويقع على مسؤولية الحكومة المتعاقدة أو الجهة التى تكلفها ، وقد أسندت هذه المهمة في دولة الإمارات العربية المتحدة إلى وزارة الداخلية .

وفترة صلاحية الاعتماد سنة واحدة قابلة للتجديد ، أو خمس سنوات مع التجديد السنوي ، وتسبق كل عملية تجديد عمليه تدقيق داخلي للإجراءات الأمنية المطبقة الواردة في الخطة الأمنية خلال ثلاثة شهور قبل أو بعد التاريخ المحدد للاعتماد أو التجديد .[65]

---

(64) راجع : العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص13 ، ولنفس المؤلف ، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية وفق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، شرطة دبي ، 2010 م ، ص15 وما بعدها ، وص21 وما بعدها .

(65) راجع : العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص13.

وعملية تقييم أمن المرفق المينائي تعد جزءاً جوهرياً في عملية مصنع خطة أمن المرفق وتحديثها ، ويجوز أن يتم التقييم من منظمة أمنية معترف بها[66] بشرط إقراره واعتماده من الحكومة المتعاقدة المعنية .

ويقع على عاتق الحكومة المتعاقدة عند إقرار أو اعتماد تقييم أمن المرفق أن تتحقق من امتثاله للمدونة الدولية (ISPS) ويجب التحديث المستمر للتقييم مع أية تغييرات تطرأ على المرفق .

ويجب أن يشمل التقييم الأمني على عناصر مهمة ولعل أهمها :

1- يجب أن يشمل التقييم الأمني للمرفق المينائي على الصف العام للميناء (الكميرات، السلامة البنيوية ، مضادات الحرائق ، نظم حماية العاملين ونظم تعريف الشخصية ، ونظم الدخول والخروج ، ونظم الاتصالات السلكية واللاسلكية ، ونظم الحاسوب المعتمدة، البنية الأساسية ذات الصلة في مجال النقل ، كالشوارع والطرق داخل الميناء ، والمرافق العامة ، كمباني الإدارة ، وخزانات الوقود ...... الخ).[67]

2- ويجب أن يشمل التقييم الأمني للمرفق المينائي على المنهجية اللازمة للتقييم الشمولي ، وبذلك يجب أن يشمل[68] : حصر التهديدات المحتملة للأصول والبنى الأساسية ، ومدى احتمال تحققها ، وحصر واختيار وترتيب التدابير المضادة والتغييرات الإجرائية وترتيبها حسب الأولوية ، وتحديد أوجه الضعف(البشري والمادي والإجرائي) ، والأماكن التي يمكن أن تنطوي على مخاطر تهدد الأشخاص

(66) وفي حالة الاستعانة بمنظمة أمنية معترف بها من جانب الحكومة المتعاقدة للتحديث والتجديد يجب أن تكون مختلفة عن المنظمة التي قامت بإعداد التقييم.

(67) راجع المدونة الدولية ص93 .

(68) راجع : المدونة الدولية ، ص93.

أو الممتلكات أو العمليات داخل المرفق المينائي.

ولذلك يجب تحديد وتقييم الأصول والبنى الأساسية المهمة التي يجب حمايتها، وذلك في ضوء ترتيب أولوياتها في الانتفاع بالحماية ، وحصر وتحديد التهديدات المحتملة للأصول والبنى الأساسية ، وتحديد التدابير الأمنية اللازمة لمواجهتها وترتيبها حسب الأولوية ، وذلك لتسهيل عملية تخطيط العمل وتخصيص الموارد.

ويوضع بعين الاعتبار أن يشمل تقييم المرفق المينائي تقييماً يجرى بالتشاور مع المنظمات الأمنية والوطنية المختصة ، ويجب أن يتضمن تقييم أمن المرفق المينائي جميع التهديدات المحتملة والتي تشمل جميع أنواع الحوادث الأمنية (ضد السفن ، أو ضد المرفق المينائي ، وضد الأشخاص وضد البضائع ، وضد المعدات أو المؤمن ......) .

3- ويجب أن يشمل التقييم الأمني للمرفق المينائي حصر واختيار وترتيب التدابير المضادة ، والتغييرات الإجرائية حسب الأولوية ، وكذلك مستوى فاعليتها في الحد من التأثير بالتهديدات .

4- ويجب أن يشمل التقييم الأمني للمرفق المينائي تحديد أوجه الضعف ، سواء في الجانب البشري ، أو في البيئة الأساسية ، أو في السياسات والإجراءات.

ويجوز للحكومة المتعاقدة أن تسمح بأن يغطي التقييم الأمني للمرفق المينائي أكثر من مرفق مينائي واحد ، وذلك عند تماثل الجهة المشغلة لهذه المرافق المينائية ، وموقعها وتشغيلها ، ومعداتها ، وتقييمها ، ويجب على كل حكومة متعاقدة أن تسمح بترتيب كهذا وأن تخطر المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتفاصيله .

المبحـــث الثانــــي

التخطيط الأمني للمرفق المينائي

توضع خطة أمن المرفق المينائي لضمان تطبيق التدابير اللازمة لحماية المرفق المينائي، والسفن والأشخاص ، والبضائع ، ومعدات نقل البضائع ، وقوف السفن من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية . (69)

ويلتزم كل مرفق مينائي بالتعرف وفقاً للمستويات الأمنية التي تحددها الحكومة المتعاقدة التابعة له ، ويجب أن يطبق المرفق المينائي التدابير والإجراءات الأمنية بطريقة تؤدي إلى الإقلال أو منع إرباك أو تأخير للسفن والركاب والسلع والخدمات .

ويجب أن يضطلع المرفق المينائي بالتخطيط الأمني في المستويات الأمنية المختلفة (المستوى الأمني الأول ، أو الثاني ، أو الثالث) . (70)

ويتولى ضابط أمن المرفق المينائي المسؤولية عن وضع خطة أمن المرفق المينائي وتنفيذها وتنقيحها وتحديثها ، وعن الاتصال بضابط أمن الشركة (71) ، ويجوز للحكومة المتعاقدة الاستعانة بمنظمة أمنية معترف بها لتقوم بإعداد خطة أمن مرفق مينائي محدد بشرط أن تقرأ الحكومة تلك الخطة .

ويراعى في وضع خطة المرفق المينائي وتحديثها الاستناد إلى التقييم الأمني للمرفق ،

---

(69) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص21 وما بعدها ، وص99 وما بعدها ، العقيد محمد الزعابي ، المرجع السابق ، ص46 وما بعدها ، ولنفس المؤلف ، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية ، المرجع السابق ، ص21 وما بعدها .

(70) راجع في ذلك ما سبق ذكره في المطلب المخصص للتعريفات الواردة في المدونة الدولية ﴿ بنود 6 ، 7 ، 8 ﴾ .

(71) وضابط أمن المرفق المينائي غير ملزم بأن يؤدي بنفسه جميع مهام منصبه إلا أن مسؤولية حسن أداء تلك المهام تقع على عاتقه في النهاية .. راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص99 وما بعدها

وأن تكون الخطة التناسب بين السفينة والميناء ، وأن تتضمن التدريبات المتعلقة بالمستويات الأمنية المختلفة .

ويختلف مضمون كل خطة باختلاف الظروف الخاصة بالمرفق المينائي ، أو المرافق المينائية التي تشملها الخطة ، ويجب مراعاة خصوصيات كل مرفق مينائي ، والاعتبارات الأمنية المحلية والوطنية ، ويجب أن تحرر خطة أمن المرفق المينائي بلغة عمل المرفق المينائي في الدولة المتعاقدة .

ويجب أن تتضمن خطة أمن المرفق المينائي ما يلي :[72]

1- عرض تفصيلي لتنظيم الأمن في المرفق المينائي .

2- عرض تفصيلي لعلامات هذا التنظيم بالسلطات المختصة الأخرى، ونظم الاتصالات الضرورية لتأمين التشغيل المستمر والفعال لهذا التنظيم.

3- عرض تفصيلي للتدابير الأمنية في المستويات الأمنية الثلاثة.

4- النص على إجراءات استعراض خطة أمن المرفق المينائي بانتظام، ومراجعتها وتعديلها ، حسب الظروف وطبقاً للخبرات المكتسبة .

5- عرض تفصيلي لإجراءات تقديم التقارير إلي جهة الاتصال المعنية في الحكومة المتعاقدة إلى لجان التفتيش والمراقبة الأمنية بغرض التجديد السنوي.

6- ويجب أن تتناول خطة أمن المرفق المينائي المتطلبات المتعلقة بالتدابير الخاصة بالأسلحة والأجهزة المحظورة ، والأشخاص غير المسموح لهم بدخول الميناء، وإجراءات التصدي للتهديدات والاختراقات الأمنية والاستجابة لتعليمات

---

(72) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص24 وما بعدها ، وص99 وما بعدها ، العقيد محمد جاسم الزعابي ، المرجع السابق ، ص9 وما بعدها .

المستويات الأمنية المختلفة ، وواجبات موظفي المرفق المينائي ، المكلفين بمستويات أمنية ، والإجراءات والتدابير الأمنية وتحديثها ، وحماية المعلومات ، وإجراءات مراجعة خطة أمن المرفق المينائي .

ويجوز للحكومة المتعاقدة السماح بتغطية خطة أمن المرفق المينائي أكثر من مرفق مينائي واحد ، وذلك عند تماثل الجهة المشغلة لهذه المرافق المينائية وموقعها وتشغيلها ومعداتها ، وتعميمها ، ويجب في هذه الحالة إخطار المنظمة البحرية الدولية (I M O) بتفاصيل هذا الترتيب .

ويجب على الحكومات المتعاقدة أن تعزز خطط أمن جميع المرافق المينائية التابعة لها ، وإجراءات تقييمها وفاعليتها ، ويجب أن تكون التدابير الأمنية الواردة في خطة أمن المرفق المينائي نافذة في خلال فترة زمنية معقولة بعد إقرار الخطة ، والموعد المحدد لبدء نفاذ كل تدبير ، وإخطار الحكومة المتعاقدة بكل تغيير يطرأ عليها .

المبحـــث الثالــث

الإجراءات الأمنية لدخول المرفق المينائي

تحدد خطة أمن المرفق المينائي جميع التدابير اللازمة لسبل الدخول إلى المرفق المينائي والتي تم تحديدها في تقييم أمن المرفق ، ويجب تحديد جميع المواقع التي يجب فرض حظر الدخول إليها ، أو فرض قيود على الدخول فيها ، ويجب تحديد ذلك على جميع المستويات الأمنية الثلاثة.[73]

ومن ثم يجب أن تحدد خطة أمن المرفق المينائي النظام المناسب لتحديد هوية من يريد

(73) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص102 وما بعدها ، العقيد محمد الزعابي ، المرجع السابق ، ص22 وما بعدها ، ولنفس المؤلف ، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية ، المرجع السابق ، ص26 وما بعدها .

الدخول للمرفق ، وأساس ذلك (الدخول دائم أم مؤقت) .

ويجب التنسيق بين الخطة الأمنية لدخول المرفق الأمني وركاب السفن ، بحيث لا يحدث إخلال بالأمن ، ويتم ذلك بالتنسيق بين ضابط أمن المرفق المينائي والسلطات الوطنية أو المحلية المسؤولة عن الأمن .

وتحدد خطة أمن المرفق المينائي أماكن تفتيش الأشخاص والأمتعة الشخصية للركاب ، وشروط هذه الأماكن ، وأنظمة التفتيش وأوقاتها ، ويراعى في خطة أمن المرفق المينائي أن تحدد وثيرة عمليات الرقابة على مداخل المرفق.

وتتضمن خطة أمن المرفق المينائي تحديد نقاط المراقبة التي يمكن أن تطبق فيها التدابير الأمنية في المستويات الأمنية الثلاثة من حيث المناطق التي يجب ألا يدخلها إلا الأشخاص المأذون لهم ، وكيفية التأكد من هويتهم ، وتفتيش مركباتهم إن وجدت ، والتعليمات الأمنية للتصدي للتهديد أو الحادث الأمني .

وتحدد خطة أمن المرفق المينائي جميع المناطق في داخل المرفق التي لا يسمح بدخولها إلا الأشخاص بعينهم ، وتحديد نطاقها ، وفترات تطبيق تلك القيود، والتدابير الأمنية التي يجب اتخاذها لمراقبة دخول هذه المناطق والأنشطة الجارية فيها ، وتهدف هذه التدابير إلي حماية الركاب العاملين على متن السفن ، والعاملين في المرفق المينائي ، والزوار ، وحماية المرفق المينائي ، وحماية السفن المستخدمة للمرفق المينائي ، وحماية معدات ونظم الأمن والرقابة ، ومؤن السفينة والبضائع .[74]

ويراعى أن تتضمن خطة أمن المرفق المينائي التدابير الأمنية بشأن جميع المناطق

---

(74) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص105 ، العقيد محمد الزعابي ، المرجع السابق ، ص23 وما بعدها ، ولنفس المؤلف، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية ، المرجع السابق ، ص27 وما بعدها .

التي لا يؤذن بدخولها إلا لأشخاص بعينهم ، ويجب أن تكون التدابير محددة وواضحة بشأن : دخول الأشخاص ، ودخول المركبات وإيقافها وتحميلها وتفريقها ، وحركة البضائع ووقوف السفينة وتخزينها ، والأمتعة العادية ، والأمتعة الشخصية ، ويجب وضع علامات واضحة تميز المناطق التي لا يؤذن بدخولها إلا لأشخاص معينين .

وتحدد الخطة الأمنية جميع التدابير الواجب تطبيقها على المناطق التي لا يسمح بدخولها إلا لأشخاص بعينهم على المستويات الأمنية الثلاثة من حيث : إقامة الحواجز الدائمة المؤقتة ، وتحديد نقاط الدخول ومراقبتها ، وإصدار بطاقات المرور للأشخاص والمركبات ، وتحديد أماكن الحراسات والبوابات ، وتدابير مواجهة محاولة الاقتحام ، ونقاط التفتيش ..... الخ.

ويجب أن تشمل التدابير الأمنية تطبيق إجراءات مراقبة البضائع عند نقاط الدخول إلى المرفق المينائي ، ووسائل التعرف إليها ، وإجراءات تفتيشها وشحنها وفحصها ، واتخاذ كافة الإجراءات الأمنية في مناولة البضائع في المرفق المينائي في المستويات الأمنية الثلاث المختلفة .[75]

المبحـــث الرابـــع
نظام عمل ضابط أمن المرفق المينائي
وغيـره مـن المكـلـفيـن بـمـهـام أمنية

تقوم إدارة المرفق المينائي بتعين ضباط أو أكثر لأمن المرفق المينائي ، كما تسند بعض المهام الأمنية المحددة لبعض العاملين بالمرفق المينائي ، ويجب إكساب جميع العاملين

[75] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص109 وما بعدها ، العقيد محمد الزعابي ، المرجع السابق ، ص24 وما بعدها ، ولنفس المؤلف ، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية ، المرجع السابق ، ص44 وما بعدها ، وص67 وما بعدها.

بالمرفق الميناائي ببعض المعارف الخاصة بخطة أمن المرفق المينائي وعمله بفاعلية.[76]

وستقوم بدراسة هذا المبحث في المطالب التالية :

المطلب الأول : ضابط أمن المرفق المينائي

تقوم إدارة المرفق المينائي بتعيين ضابط أو أكثر لأمن المرفق المينائي ، وهو الشخص المعين المسؤول عن وضع خطة أمن المرفق المينائي ، وتنفيذها، وتنقيحها وتحديثها ، والاتصال بكافة العاملين بالمرفق المينائي من أجل ذلك.

وينبغي أن يكون ضابط أمن المرفق المينائي على إلمام ببعض المجالات أو بجلها، وأن يتلقى تدريباً فيها حسب مقتضى الحال ، وهي :[77]

1- إدارة شؤون الأمن .

2- المعاهدات والمدونات والتوصيات ذات الصلة .

3- التشريعات واللوائح الحكومية ذات الصلة .

4- مستويات المنظمات الأمنية الأخرى ووظائفها .

5- المنهجيات المتبعة بتقييم أمن المرفق المينائي .

6- طرق وأساليب المعاينة والتفتيش فيما يخص أمن المرفق المينائي .

7- عمليات وشروط تشغيل السفن والموانئ.

---

(76) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص26 وما بعدها ، وص119 وما بعدها ، عقيد محمد جاسم الزعابي، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية ، المرجع السابق ، ص 28 وما بعدها ، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز ، أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانىء ، دبي ، المرجع السابق.

(77) راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص120 وما بعدها .

8- التدابير الأمنية الخاصة بالسفن والمرافق المينائية .

9- الاستعداد والاستجابة والتخطيط لحالة الطوارئ.

10- التعليمات الفنية الخاصة بالتوعية والتدريب في المجال الأمني .

11- معالجة المعلومات الحساسة أمنياً ، والاتصالات ذات الطابع الأمني .

12- الدراية بالتهديدات الأمنية الراهنة ، وأنماطها المختلفة .

13- التعرف إلى الأسلحة والمواد والمعدات الخطرة والكشف عنها .

14- التعرف إلى خصائص الأشخاص المهددين بالأمن وأنماط سلوكهم على أساس غير تميزي .

15- التقنيات المستخدمة للتحايل على التدابير الأمنية .

16- المعدات والنظم الأمنية وحدودها التشغيلية .

17- أساليب إجراء عمليات المراجعة والتفتيش والمراقبة والرصد .

18- أساليب إجراء عمليات التفتيش البدني والتدقيق الذي يراعى حرمة الأشخاص.

19- تدريبات وتمرينات أمنية ، بما في ذلك التمرينات التي تجرى بالاشتراك مع السفن .

20- تقييم التدريبات والتمرينات الأمنية.

واجبات ومسئوليات ضابط أمن المرفق المينائي :

تشمل واجبات ومسؤوليات ضابط أمن المرفق المينائي ما يلي :

1- القيام بإجراء معاينة أمنية أولية وشاملة للمرفق المينائي ، يراعي فيها التقييم الذي تم إجراؤه للمرفق المينائي .

2- إعداد خطة أمن المرفق المينـائـي وتحديثها ، وتنفيذها ، وإجـراء تدريبات عليها .

3- القيام بإجراء عمليات تفتيش أمنية منتظمة للمرفق المينائي لضمان استمرار أعمال وتطبيق التدابير الأمنية المناسبة .

4- تعميق الوعي الأمني والعمل على تعزيز اليقظة في صفوف موظفي المرفق المينائي .

5- تقديم المساعدة لضابط أمن السفينة في الحالات الاستثنائية التي يشك فيها الأخير من سلامة وثائق تحديد هوية الأشخاص الذين يسعون إلى الصعود على السفينة لأغراض رسمية.

6- كفالة تدريب موظفي أمن المرفق المينائي تدريباً وافياً .

7- إبلاغ السلطات المختصة بكل حادث يهدد أمن المرفق المينائي وتقييده في السجل.

8- تنسيق تنفيذ خطة أمن المرفق المينائي مع ضباط الأمن المختصين في شركة الملاحة والسفينة .

9- القيام بعملية التنسيق مع المرافق الأخرى عند الاقتضاء .

10- العمل على استيفاء معايير ومواصفات الموظفين المسؤولين عن أمن المرفق المينائي .

11- كفالة تشغيل المعدات الأمنية إن وجدت ، واختبارها ، بصورة دورية وسليمة .

12- أية واجبات ومسؤوليات أمنية أخرى يكلف بها من قبل السلطات المختصة .

المطلب الثاني : العاملون المكلفون بمهام أمنية محدودة

يجوز لإدارة المرفق المينائي بتكليف بعض العاملين بالمرفق بمهام أمنية محدودة ، ويراعى اختبارهم ضرورة معرفتهم ودرايتهم ببعض المعارف المهمة ، وأن يتلقوا تدريباً فيها ، وهي :

1- الدراية بالتهديدات الأمنية الجارية وأنواعها المختلفة .

2- التعرف إلى الأسلحة والمواد والمعدات الخطرة والكشف عنها .

3- التعرف إلى خصائص الأشخاص الذين يحتمل أن يهددوا الأمن ، وأنماط سلوكهم، بمعنى أن يتوافر لديهم الحسن الأمني .

4- المعرفة بالتقنيات المستخدمة للتحايل على التدابير الأمنية .

5- معرفة تقنيات إدارة الحشود البشرية ومراقبتها.

6- إتقان الاتصالات ذات الطابع الأمني .

7- معرفة عمليات تشغيل المعدات والنظم الأمنية.

8- اختيار المعدات والنظم الأمنية وصيانتها.

9- معرفة تقنيات التفتيش والمراقبة والرصد.

10- معرفة طرق وأساليب عمليات تفتيش الأشخاص ، والأمتعة الشخصية ، والبضائع ، ومؤن السفن.

المطلب الثالث : كافة العاملين في المرفق المينائي (من غير الفئات السابقة)

يجب أن يتمتع جميع العاملين الآخرين في المرفق المينائي (من غير الفئات السابقة)

بمجموعة من المعارف المتصلة بالأحكام الخاصة بخطة أمن المرفق المينائي ، وتشمل أهم هذه المعارف :

1- معرفة مختلف المستويات الأمنية، والمتطلبات المترتبة عليها .

2- القدرة على التعرف إلى الأسلحة والمواد والمعدات الخطرة ، والكشف عنها .

3- القدرة على التعرف إلى خصائص الأشخاص الذين يحتمل أن يهددوا الأمن وأنماط سلوكهم.

4- المعرفة بالتقنيات المستخدمة للتحايل على التدابير الأمنية .

المطلب الرابـع : تدريب العاملين في مجال أمن المرفق المينائـي

يجب أن يكون ضابط أمن المرفق المينائي ، والموظفون المختصون بأمن المرفق على قدر كبير من المعارف اللازمة للقيام بالمهام الموكلة لهم ، وأن يتلقوا التدريب الواجب .[78]

كما يجب أن يكون موظفو المرفق المينائي المكلفون بواجبات أمنية محددة لديهم القدرة على فهم ووعي بالواجبات والمسؤوليات المتعلقة بأمن المرفق المينائي المبينة في خطة أمن المرفق المينائي ،وأن يتمتعوا بقدرات ومعارف كافية لأداء الواجبات المسندة إليهم.

ولذلك يجب التدريب والتمرين المستمر على أداء المهام الأمنية ، ويهدف ذلك إلى ضمان توفر المهارات اللازمة لدى العاملين من المرفق المينائي لأداء جميع المهام الأمنية الموكلة إليهم في جميع المستويات الأمنية ، واكتشاف أي قصور أمنى ومعالجته في الحال ، ولذلك يجب :

[78] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 27 وما بعدها ، و ص 120 وما بعدها عقيد محمد جاسم الزعابي ، دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق الأمنية ، المرجع السابق ، ص 31وما بعدها .

1- أن تجرى التمارين اللازمة لضمان التنفيذ الفعال لخطة أمن المرفق المينائي بوتيرة مناسبة ، وأي ظروف أخرى ذات صلة .

2- ويجب أن يعمل ضابط أمن المرفق المينائي على تأمين وتنسيق وتنفيذ خطة أمن المرفق المينائي على نحو فعال خلال مشاركته في التمارين بوتيرة مناسبة .

3- ويجب أن تجرى التمرينات اللازمة كل ثلاثة أشهر على الأقل لضمان التنفيذ الفعال لأحكام خطة أمن المرفق المينائي ، إلا إذا دعت الظروف خلاف ذلك .

4- ويجب القيام بأنواع مختلفة من التمرينات ، وألا تتجاوز الفترات الفاصلة بين التمرينات ثمانية عشر شهراً ، وذلك بمشاركة السلطات المختصة في الحكومة المتعاقدة ، وضابط أمن الشركة ، أو ضابط أمن السفينة ما أمكن ذلك . ويشارك ضابط أمن المرفق المينائي في هذه التمرينات مرة واحدة على الأقل سنوياً.

5- وتقام تمرينات مشتركة ، يراعي فيها متطلبات الأمن والعمل في الميناء والسفن، ويشارك فيها ضابط أمن الشركة ، وضابط أمن السفينة .وتتناول هذه التمرينات اختبارات أمنية في مجالات الاتصال ، والتنسيق ، وتوفير الموارد ، والقدرة على التصدي ، وغيرها من التمرينات التي تتطلبها سلطة دولة الميناء.[79]

[79] راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 122 وما بعدها .

الفصل الثـالث

التوجيهات والمتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن السفينة

ألزمت المدونة الدولية (ISPS) الدول المتعاقدة بضرورة الالتزام بتوجيهات ومتطلبات معينة تتعلق بأمن السفينة وفق المستويات الأمنية المختلفة التي تحددها الحكومة المتعاقدة[80(1)] ويجب على الدول المتعاقدة إلزام السفن لها في مرافقها المينائية وستقوم بتناول دراسة هذا الفصل في المباحث التالية :

1- المبحث الأول : ضابط أمن السفينة .

2- المبحث الثاني : أمن السفينة .

3- المبحث الثالث : تقييم أمن السفينة .

4- المبحث الرابع : خطة أمن السفينة .

المبحـــث الأول

ضابط أمن السفينـة

تعين شركة الملاحة على كل سفينة ضابط أمن السفينة ، وهو الشخص المسؤول على متن السفينة عن أمن السفينة أمام الربان ، والذي تعينه شركة الملاحة، ومن أهم مسؤولياته تنفيذ خطة أمن السفينة وتحديثها ، والاتصال بضابط أمن الشركة وضابط أمن المرفق المينائي .

ويجب أن يلم ضابط أمن السفينة بالمعارف اللازمة بالنواحي الأمنية السابق ذكرها

[80] راجع ما سبق ذكره في شأن تحديد المستويات الأمنية المختلفة ، وراجع المدونة الدولية ، المرجع السابق، ص 12 وما بعدها وص 66 وما بعدها .

في العاملين بالمرفق المينائي ، وأن يكون على دراية بمسؤوليته عن أمن السفينة المبينة في خطتها .[81]

ويلتزم ضابط أمن السفينة بالواجبات والمسؤوليات التالية :

1- يتخذ إجراءات التفتيش الأمني المنتظم للسفينة لضمان المحافظة على التدابير الأمنية الملائمة .

2- مسؤولية الحفاظ على خطة أمن السفينة ومرفقاتها ، والإشراف على تنفيذها وتحديثها وتعديلها.

3- تنسيق الجوانب الأمنية الخاصة بمناولة البضائع ومؤن السفينة مع العاملين الآخرين على متن السفينة ومع ضباط الأمن المختصين في المرفق المينائي .

4- إبلاغ ضابط أمن الشركة [82] بأية أوجه قصور ، أو مظاهر عدم امتثال للمدونة تم اكتشافها أثناء المراجعات الداخلية على الأوراق والمستندات أو الاستعراضات الدورية .... الخ وتنفيذ أي تدابير تصحيحية والتحقق من تنفيذها بعد التصحيح.

5- تعميق الوعي الأمني ، وتعزيز اليقظة على متن السفينة .

6- كفالة التدريب اللازم للعاملين على السفينة عند الاقتضاء .

7- الإبلاغ عن جميع الحوادث الأمنية .

---

(81) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ص 20 وما بعدها ، والجزء (ب) ، ص 89 وما بعدها، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز ، أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانىء ، دبي ، المرجع السابق.

(82) يقصد بضابط أمن الشركة الشخص الذي تعينه الشركة لضمان إجراءات تقييم لأمن السفينة ، ووضع خطة أمن السفينة وتقديمها ليتم إقرارها ، ثم تنفيذها وتحديثها ، والاتصال بضابط أمن المرفق المينائي وبضابط أمن السفينة .

8- تنسيق تنفيذ خطة أمن السفينة مع ضابط أمن الشركة وضابط الأمن المختص في المرفق المينائي .

9- كفالة تشغيل المعدات الأمنية واختيارها ، ومعايرتها ، وصيانتها بطريقة سليمة.

10- وكافة الواجبات والمسؤوليات الأمنية الأخرى التي تكلفه بها شركة الملاحة طبقاً لتعليمات وقواعد المدونة الدولية.

المبحـــث الثـــــاني

أمـــــن السفينـــــــة

يرتبط أمن السفينة بطبيعتها والمستوى الأمني الذي تحدده الحكومات المتعاقدة ، حيث يقع عليها مسؤولية تحديد المستوى الأمني واجب التطبيق في وقت معين ، والذي يمكن تطبيقه على السفن والمرافق المينائية التي تقع في أراضيها .

وهناك ثلاثة مستويات أمنية محــددة في الجـزء (أ) من المدونة الدولية (I S P S) لاستخدامها للأغراض الدولية ، وهي :[83]

1- **المستوى الأمني الأول** : وهو المستوى الأمني العادي ، وتعمل فيه السفن والمرافق المينائية بصورة عادية ومألوفة.

2- **المستوى الأمني الثاني** : وهو المستوى الأمني الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية ملائمة لفترة من الزمن نتيجة تزايد المخاطر المنذرة بوقوع حادثة أمنية.

3- **المستوى الأمني الثالث** : وهو المستوى الأمني الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية

[83] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص12 وما بعدها .

وقائية استثنائية لفترة زمنية محدودة ، وذلك عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحاً أو وشيكاً ، حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود .

ويجب على السفن تنفيذ الأنشطة التالية في المستوى الأمني الأول، بهدف تحديد الحوادث الأمنية واتخاذ التدابير الوقائية ضدها :

1- كفالة القيام بجميع الواجبات المرتبطة بأمن السفينة .

2- مراقبة سبل الدخول إلى السفينة .

3- مراقبة صعود الأفراد وأمتعتهم ، وذلك بتفتيشهم وغيرها .

4- رصد المناطق التي لا يدخلها إلا الأشخاص المحددون ، وذلك ضماناً لعدم دخول أشخاص غير مرغوب بدخولهم .

5- رصد جميع مناطق سطح السفينة والمناطق المحيطة بها .

6- الإشراف على مناولة البضائع وعلى متن السفينة ومستلزمات طاقم السفينة.

7- كفالة وسائل الاتصال الأمنية اللازمة ويجب على السفينة تنفيذ التدابير الوقائية الإضافية المحددة في خطة أمن السفينة فيما يخص كل نشاط مبين في المستوى الأمني الأول لكي تستطيع السفينة الانتقال بها إلى المستوى الأمني الثاني.

ويجب القيام بالإجراءات التحضيرية لإتاحة الاستجابة السريعة للتعليمات التي قد تتلقاها السفينة من المسؤولية بغرض التصدي لحادثة أمنية ، أو التهديد بوقوع حادثة أمنية في هذا المستوى . ويجب على السفينة ، قبل دخول الميناء أو أثناء وجودها فيه ، إذا حددت إدارة الميناء المستوى الأمني الثاني أو الثالث ، أن تقر بتسلمها تعليمات هذا التغير في المستوى الأمني ، ويجب أن تؤكد لضابط أمن المرفق المينائي أنها شرعت بتنفيذ التدابير والإجراءات الملائمة المبينة في خطة أمن السفينة ، وحسب المستوى الأمني المحدد .

ويتعين على السفينة الإبلاغ عن أية صعوبات تصادفها في تنفيذ التدابير والإجراءات الأمنية سالفة الذكر ، ويجب أن يتم ذلك بالتنسيق والاتصال اللازم بضابط أمن المرفق المينائي وضابط أمن السفينة .

وعندما تحدد الحكومات المتعاقدة المستويات الأمنية ، يجب عليها أن تكفل توفير المعلومات المتعلقة بالمستوى الأمني للسفن العاملة في بحرها الإقليمي ، أو السفن التي أبلغت بعزمها دخول بحرها الإقليمي ، ويجب التواصل مع هذه السفن لكي تظل في يقظة وحذر ، وإطلاعها على التدابير الأمنية التي يجب عليها اتخاذها إذا لزم الأمر.

المبحث الثالث

تقييم أمن السفينة

يعتبر تقييم أمن السفينة جزءاً جوهرياً وأساسياً في عملية وضع خطة أمن السفينة وتحديثها ، ويجب على ضابط أمن شركة الملاحة[84] القيام بتقييم أمن السفينة مستعيناً بالمختصين ذوى المهارة اللازمة لتقييم أمن السفينة ، كما يجوز إسناد هذه المهمة لمنظمة أمنية معترف بها ، ويشمل تقييم أمن السفينة معاينة أمنية ميدانية بالإضافة إلى العناصر التالية :[85]

1- تحديد الإجراءات والتدابير والعمليات الأمنية المعمول بها في الوقت الحالي.

2- تحديد وتقييم العمليات المسندة للسفن ، وهي العمليات الرئيسية التي يجب حمايتها.

[84] يقصد بضابط أمن شركة الملاحة الشخص الذي تعينه شركة الملاحة البحرية لضمان إجراء تقييم لأمن السفن ، ووضع خطة أمن السفينة وتقديمها لإقرارها ، ثم تنفيذها وتحديثها ، والاتصال بضابط أمن السفينة وضابط المرفق المينائي . راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 8 .

[85] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 14 وما بعدها ، وص 66 وما بعدها .

3- تحديد جميع التهديدات الممكنة للعمليات الرئيسية للسفن ، ومدى احتمال وقوعها في الميناء المتواجدة فيه ، أو المنطلقة إليه ، وذلك حتى يتسنى تحديد التدابير الأمنية وترتيبها حسب الأولوية على ضوئها .

4- تحديد نقاط الضعف في الأدوات والعوامل البشرية والإجراءات والسياسات ، والبنى الأساسية.

ويجب على الشركة توثيق تقييم أمن السفينة ومراجعته بصفة مستمرة ودورية.

المبحث الرابع
خطة أمن السفينة

يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها خطة لأمن السفينة معتمدة من الإدارة المختصة، متضمنة المستويات الأمنية الثلاثة[86] ، ويجوز لأن تقوم بوضع الخطة منظمة أمنية معترف بها ، ويمكن للإدارة أن تستند إليها مهمة استعراض خطط أمن السفينة وإقرارها ، أو إدخال تعديلات على خطط سبق إقرارها ، وذلك بشرط ألا تكون هذه المنظمة الأمنية المعترف بها قد اشتركت في إجراء تقييم أمن السفينة الخاضعة للنظر أو إعداد خطتها الأمنية ، أو التعديلات التي تمت عليها .

وينبغي أن تكون خطط أمن السفينة أو تعديلاتها المقدمة للإقرار مشفوعة بالتقييم الأمني الذي تم الاستناد إليه في وضع الخطة أو تعديلاتها .

كما يجب أن تحرر الخطة بلغة أو لغات السفينة ، وفي جميع الأحوال لابد من تواجد نسخة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية[87] ويجب أن تتألف خطة أمن السفينة

[86] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ص 15 وما بعدها ، والجزء (ب) ص 72 وما بعدها.

[87] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 15 .

مما يلي :

1- يجب أن تحتوي الخطة على التدابير التي تمنع إدخال ما لا يرخص بحملة على متن السفينة من أسلحة ، ومواد خطرة ، وأجهزة مخصصة ضد الأفراد أو السفن أو الموانئ ، كالتفتيش الذاتي ، وتفتيش الأمتعة .

2- يجب أن تحدد الخطة المناطق التي لا يؤذن بدخولها إلا لأشخاص بعينهم، والتدابير المانعة لدخول غيرهم إليها .

3- ويجب أن تحتوي الخطة على التدابير التي تمنع الأشخاص غير المأذون لهم من دخول السفينة.

4- ويجب أن تحدد الخطة إجراءات التصدي للتهديدات والاختراقات الأمنية ، والتي تتضمن الترتيبات اللازمة للحفاظ على العمليات الخطرة على السفينة ، مثل شحن وتفريغ البضائع ، أماكن وضع الوقود والمواد الخطرة ...... الخ.

5- ويجب أن تتضمن الخطة إجراءات الاستجابة لأي تعليمات تخص المستوى الأمني الثالث ، والصادر من حكومات الدول المتعاقدة .

6- ويجب أن تحدد إجراءات الإخلاء في حالة التهديدات أو الاختراقات الأمنية بشكل منظم ودون حوادث .

7- وتشمل الخطة واجبات الموظفين المكلفين بمسؤوليات أمنية على متن السفينة، بالإضافة للجوانب الأمنية المختلفة ، مثل تسجيل البيانات .... الخ.

8- وتحتوى الخطة على إجراءات مراجعة الأنشطة الأمنية ، حيث يراجع ضابط أمن السفينة الإجراءات الأمنية من وقت لآخر حسب أولويات الخطة، كما تشمل الإجراءات المتصلة بصور التفاعل مع الأنشطة الأمنية للمرفق المينائي، وإجراءات

الاستعراض الدوري للخطة وتحديثها ، أي مطابقتها بالواقع ، والنظر في مدى ملاءمتها .

9- وتحدد الخطة إجراءات التدريب والتمارين المرتبطة بالخطة وإجراءات الإبلاغ عن الحوادث الأمنية ، والإجراءات التي تتضمن تفتيش المعدات الأمنية على متن السفينة ، وكذلك اختبارها ومعايرتها وصيانتها .

10- وتحدد الخطة ضابط أمن السفينة ، وضابط أمن الشركة ، وطرق الاتصال به على مدار (24) ساعة .

11- وتشمل الخطة عمليات اختيار ومعايرة المعدات الأمنية المتوافرة على متن السفينة للتأكد من سلامتها ومدى فاعليتها ، وتحديد مواقع تركيب مفاتيح تشغيل نظم الإنذار الأمني في السفينة ، وتعليمات وإجراءات وتوجيهات استخدامه ، وإعادة ضبطه ، والحد من الإنذارات الخاطئة .[88]

وتحقيقاً للتجرد والموضوعية يختار الموظفون الذين يقومون بالمراجعات الداخلية للأنشطة الأمنية المحددة في الخطة ، أو يقومو بتقييم تنفيذها من بين أشخاص ليس لهم أية صلة بالأنشطة الخاضعة للمراجعة ، إلا إذا تعذر ذلك من الناحية العملية ، بسبب حجم وطبيعة الشركة أو السفينة .[89]

ولا يجوز للسفينة إجراء تغيرات معينة في خطة معتمدة لأمن السفينة ، أوفي معدات أمنية محددة في خطة معتمدة إلا إذا أقرت الإدارة تلك التعديلات . ويجب أن تكون أي تعديلات أو تغيرات تجرى على خطة أمن السفينة بنفس الدرجة من الفاعلية التي تتمتع بها التدابير المقررة في المدونة ، ولابد من شرح طبيعة التغيرات في خطة أمن السفينة أو في المعدات الأمنية التي أقرتها الإدارة في وثيقة تبين بوضوح هذا الإقرار ، ويحتفظ به على

---

[88] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ص 15 وما بعدها ، والجزء (ب) ص 72 وما بعدها .

[89] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 15 وما بعدها .

متن السفينة ويتم تقديمه مع الشهادة الدولية لأمن السفينة ولا تخضع خطط أمن السفينة ، كقاعدة عامة ، للتفتيش من قبل المسؤولين المفوضين من حكومات الدول المتعاقدة تنفيذاً لمتطلبات المراقبة والامتثال في المدونة الدولية[90] إلا في ظروف محددة ولأسباب جدية واضحة تسوغ الاعتقاد بأن السفينة لا تمتثل لمتطلبات الفصل (2-1×) من المدونة ، وبالأخص الجزء (أ) وفي هذه الحالة تكون الوسيلة المقررة للتحقيق من عدم الامتثال أو لتصحيحه هى السماح بالاطلاع – استثناءً – وبصورة محددة على أقسام محددة من الخطة تتعلق بحالة عدم الامتثال ، وبشرط موافقة الحكومة المتعاقدة ، أو ربان السفينة المعنية ، وفيما عدا ذلك تعتبر معلومات سرية لا يمكن إخضاعها للتفتيش ، ما لم توافق الحكومات المتعاقدة المعنية على خلاف ذلك .

[90] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 117 وما بعدها .

الفصل الرابع

التعاون الدولي في تفعيل المدونة الدولية

(ISPS)

جاء في أهداف المدونة الدولية أن المدونة تهدف إلى إنشاء إطار دولي يتم داخله التعاون بين الحكومات المتعاقدة ، والوكالات الحكومية ، والإدارات المحلية ، وقطاعي النقل البحري والموانئ ، على كشف التهديدات الأمنية التي تؤثر في السفن أو المرافق المينائية المستخدمة في التجارة الدولية .[91]

وقد ورد القرار (1) للمؤتمر المعتمد في ديسمبر سنة 2002م لاعتماد تعديلات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م أنه يضع في اعتباره مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة المتعلقة بصون السلام والأمن الدوليين ، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول .... واقتناعاً منه بالحاجة العاجلة إلى تنمية التعاون بين الدول من استحداث واعتماد تدابير فعالة وعملية ...... من أجل مواجهة تهديد أمن السفن وأمن المرافق المينائية وسلامة الأرواح ضد المخاطر بكافة أنواعها .[92]

وقد أقر القرار رقم (5) للمؤتمر تعزيز التعاون التقني والمساعدة التقنية بين الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية والدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية ، وحثها على التعاون مع الدول التي تواجه صعوبات في تنفيذ متطلبات التعديلات المعتمدة أو متطلبات

---

[91] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، الجزء (أ) ص 6.

[92] راجع المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 129 وما بعدها ، القرار رقم (1) للمؤتمر (المعتمد في 12 كانون الأول / ديسمبر 2002 م) في اعتماد تعديلات على مرفق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م .

مدونة (ISPS) أو في الوفاء بها ، وأن تستخدم البرنامج المتكامل للتعاون التقني الخاص بالمنظمة البحرية الدولية كإحدى الأدوات الرئيسية للحصول على المساعدة بغية تعزيز التنفيذ والامتثال الفعالين للتعديلات المعتمدة ولمدونة (ISPS) .

ويدعو الجهات المتبرعة والمنظمات الدولية وقطاع النقل البحري وقطاع الموانئ إلى الإسهام بالموارد المالية والبشرية والعينية في البرنامج المتكامل للتعاون التقني الخاص بالمنظمة لمصلحة الأنشطة التي تنفذها المنظمة في مجال الأمن البحري وأمن الموانئ .[93]

وكذلك نظم القرار رقم (7) للمؤتمر وضع تدابير ملائمة لتعزيز أمن السفن والمرافق المينائية ، ووحدات الحفر البحرية المتنقلة الموجودة في مواقعها ، والمنصات الثابتة والطافية التي لا يغطيها الفصل (1×- ج) من اتفاقية سولاس لعام 1974م .[94]

وحدد القرار رقم (8) للمؤتمر تعزيز الأمن بالتعاون مع منظمة العمل الدولية في شأن وثائق هوية البحارة والأعمال الخاصة بقضايا أمن الموانئ في إطارها الأوسع نطاقاً .[95]

تم بحمد الله ،،

(93) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 156 وما بعدها .

(94) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 160 وما بعدها.

(95) راجع : المدونة الدولية ، المرجع السابق ، ص 162وما بعدها.

الخاتمـة والتوصيـات

أصبحت ظاهرة الإرهاب تشكل في حالات كثيرة تحدياً خطراً للديمقراطية والمجتمع المدني وسيادة القانون ، ويؤدي الإرهاب إلى خلق بيئة تقضي على تحرر الناس من الخوف، بل يؤدي إلى إلقاء الرعب بين الناس ، وترويعهم أو تعريض حياتهم أو أمنهم للخطر ، وإلحاق الضرر بالبيئة وبالأملاك العامة والخاصة[96] وقد أصبحت قضية الإرهاب شاغلاً من شواغل الأمم المتحدة والمنظمات الدولية في أعقاب هجوم 11 سبتمبر سنة 2001 ، وحدوث طفرات في أعمال الإرهاب على نطاق العالم .

وقد وضعت دول العالم من خلال منظمة الأمم المتحدة استراتيجية إدانة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره إدانة مستمرة وقاطعة وقوية أيا كان مرتكبوه ، وحيثما ارتكب ، وأيا كانت أغراضه ، على أساس أنه يعد واحداً من أشد الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين ، واتخاذ إجراءات عاجلة لمنع ومكافحة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره ، وبوجه خاص .[97]

1- النظر في الانضمام ، دون تأخير إلى الاتفاقيات والبرتوكولات الدولية القائمة حالياً بشأن مكافحة الإرهاب ، وتنفيذها ، وبذل كل الجهود الممكنة من أجل التوصل إلى اتفاق بشأن اتفاقية شاملة بشأن الإرهاب الدولي وإبرامها .

2- تنفيذ جميع قرارات الجمعية العامة المتعلقة بالتدابير الرامية إلى القضاء على

(96) راجع في ذلك : د/ نعمان عطا الله الهيتي ، حقوق الإنسان في المواثيق الدولية والدستورية والشريعة الإسلامية ، الآفاق المشتركة ، ناشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الشارقة ، الطبعة الأولى ، 2010م ، ص 313 وما بعدها.

(97) الجمعية العامة للأمم المتحدة، استراتيجية عالمية لمكافحة الإرهاب ، A/RES/60/288 . وراجع في عرض هذه الاستراتيجية د/ نعمان عطا الله الهيتي ، المرجع السابق ، ص316 وما بعدها .

الإرهاب الدولي .

3- تنفيذ جميع قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالإرهاب الدولي والتعاون التام مع الهيئات الفرعية التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب.

وقد أدى التطور المذهل في تكنولوجيا الاتصال وثورة المعلومات إلى جعل جميع الناس في الكوكب الأرضي يعيشون في رؤية ومسمع من بعضهم البعض . كما أن ثورة التجارة العالمية ضاعفت من نقاط الاتصال بين المجتمعات المختلفة ، المنغلق منها والمنفتح .

وفي ظل هذا الإطار وهذا السياق وهذه الأهداف السامية تعد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) ثمرة للجهود الدؤوبة المبذولة من لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وفريق العمل المعني بالسلامة البحرية المنبثق عن هذه اللجنة منذ نهايات عام 2001م والتي تهدف إلى وضع التدابير والإجراءات الرامية إلى منع أعمال الإرهاب التي تهدد أمن الركاب والأطقم وسلامة السفن . وقد صدرت هذه المدونة بتعديلاتها سنة 2002م وتعديلها سنة 2004 واعتمادها كجزء من اتفاقية سولاس بشأن التدابير الخاصة الرامية إلى تعزيز الأمن البحري .

وبالتالي فإن الاتفاقية (سولاس) والمدونة الدولية (ISPS) تعتبر من إسهامات ونتاج جهود مضنية للمنظمة البحرية الدولية ، والتي أنشأت من أجل تحقيق مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة بصفة عامة ، وهو صون السلام والأمن الدوليين ، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول ، ومواجهة الإرهاب بجميع أشكاله على الصعيد العالمي في مجال نشاط المنظمة ، وهو البيئة البحرية .

وقد ولدت الاتفاقية من أجل إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ لاكتشاف وتقييم

التهديدات الأمنية ، واتخاذ التدابير الوقائية من الحوادث الأمنية التي تمس السفن والمرافق المينائية المستخدمة في التجارة الدولية ، وتحديد أدوار ومسؤوليات كل طرف من الأطراف على الصعيدين الوطني والدولي سعياً لكفالة الأمن البحري ، وجمع المعلومات الأمنية في وقت مبكر وبطريقة فعالة .

ومن ثم ، وبناء على ما تقدم فإن المدونة الدولية (ISPS) تعد استجابة للرغبة الدولية في تعزيز الإجراءات الوقائية والسلامة الأمنية في موانئ العالم لمواجهة التهديدات الإرهابية ، حيث إن الأمن يعد مسؤولية الجميع باتخاذ الإجراءات الكفيلة لنشر الأمن في مختلف المنافذ البحرية والحيوية لكل دولة بما يخدم مصلحة وأمن المجتمع الدولي .

ولتفعيل هذه الغايات والأهداف التي أنشأت من أجلها المدونة الدولية ، توجد عدة توصيات مهمة نستطيع تقديمها من خلال دراستنا لهذه المدونة ، لعل من أهمها :

1- يجب على الدول والحكومات المتعاقدة (كل في مجاله) تعيين الضباط والأفراد المناسبين في كل مرفق مينائي . وتدريبهم في إعداد وتنفيذ الخطط الأمنية المعتمدة لكل مرفق مينائي .

2- ويجب على الدول والحكومات المتعاقدة أن تتعاون مع شركات النقل البحري في إقرار خطط أمن السفن والمرافق المينائية على وجه يحقق الفاعلية وعدم التعارض.

3- يجب على جميع المخاطبين بأحكام المدونة (الحكومات المتعاقدة ، والوكالات الحكومية ، وقطاعي النقل البحري والموانئ) تبادل المعلومات الأمنية اللازمة، والالتزام بتحديث البروتوكولات التي تنظم اتصالات السفن والموانئ والمرافق المينائية .

4- وكذلك نوصي بضرورة التزام جميع المخاطبين بأحكام المدونة الدولية بإجراء التدريبات والتمارين الدائمة والمستمرة ، وذلك ضماناً لاستيعاب الخطط والإجراءات الأمنية .

5- ويجب نشر ثقافة الأمن والسلامة الأمنية في جميع الأماكن التي تطبق فيها المدونة، ونشر الوعي الخاص بمدى أهميتها لدى الجميع في المرافق المينائية ، وهو ما يطلق عليه الإعلان الأمني والوعي الأمني .

وفي نهاية المطاف نستطيع أن نؤكد أن الأحكام المتعلقة بالمدونة الدولية (ISPS) يتوقف مدى نجاحها على التفاعل التام بين الميناء والسفينة ، وبين الحكومات والوكالات الحكومية وبين مسئولي السفن وشركات النقل البحري ، ومن ثم فإن النجاح يتوقف على مزيد من الأعمال المشتركة بين كافة هذه العناصر بعضها مع البعض الآخر ، ومع مزيد من تفهم أن العمل الناجح هو نجاح الجميع وأن الأمن أمن الجميع ، والعكس صحيح ويجب أن يتم ذلك كله في ضوء المواثيق والاتفاقيات الدولية وفق مقاصد وأهداف الأمم المتحدة .

ويجب أن نشير بكل أمانة وصدق ودون تحيز أن دولة الإمارات العربية المتحدة كانت من أوائل الدول التي أعلنت تطبيقها لمتطلبات المدونة الدولية ، وتمكنت من الوفاء بجميع التزاماتها الدولية تجاه الملاحة والتجارة العالمية قبل الموعد الفعلي لتنفيذ تلك المتطلبات .

وبادرت دولة الإمارات كعادتها دائماً – ومنذ وقت مبكر باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ متطلبات المدونة الدولية ، وتطبيقها على جميع الموانئ في الدولة ، وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة . وكان للجنة التدقيق والمتابعة الفنية المنبثقة من اللجنة الوطنية العليا لأمن السفن والموانئ في وزارة الداخلية بدولة الإمارات الدور البارز في تدقيق ومتابعة تطبيق معايير وقوانين وضوابط المدونة الدولية (I.S.P.S) على كافة موانئ الدولة .

ويتطلب التنفيذ الدقيق للأحكام الخاصة في المدونة ضرورة التعاون والتفاهم بصورة فعالة مستمرة بين جميع الأطراف المعنية بالسفن والمرافق المينائية أو المستخدمة لها ، بما في ذلك العاملون على متن السفن ، والعاملون في الموانئ والركاب ، والمعينون بنقل البضائع، وإدارة السفن والموانئ ، والمسؤولون عن الأمن في السلطات الوطنية والمحلية والدولية .

ونخلص مما تقدم أن المدونة الدولية (I S P S) تهدف في مجملها لتعزيز الأمن البحري ، وتمثل المتطلبات الجديدة للإطار الدولي الذي تستطيع المرافق المينائية والسفن أن تتعاون من خلاله ، وذلك من خلال تحقيق مقاصد المجتمع الدولي في الحياة الآمنة ، وتعضيد مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة المتعلقة بصون السلام والأمن الدوليين ، وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول .

قائمــة المراجـــع

أولا : المراجع العربية:

1. د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، 1979 م .

2. د. عبد الواحد الفار : القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، 2008م – 2009م .

3. د. علوي أمجد علي : الوجيز في القانون الدولي العام ، كلية شرطة دبي ، 1989م

4. د. فايز نعيم رضوان : القانون البحري ، كلية شرطة دبي ، 1990م.

5. د. محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن، 2008م.

6. العقيد . محمد جاسم الزعابي :

- دليل إعداد التقييمات والخطط الأمنية لأمن المرافق المينائية ، القيادة العامة لشرطة دبي ، مركز شرطة الموانئ .

- ملخص تعريف بالمدونة الدولية ومتطلباتها في إعداد التقييمات والخطط الأمنية للمرافق المينائية ، شرطة دبي ، مركز شرطة الموانئ 2010م.

- دليل إجراءات الحماية الأمنية للمرافق المينائية وفق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، شرطة دبي ، 2010م.

7. د. مصطفى كمال طه : – الوجيز القانون البحري ، الإسكندرية 1972م

8. د. نعمان عطا الله الهيثي :– حقوق الإنسان في المواثيق الدولية – والدستورية والشريعة الإسلامية ، الآفاق المشرقة ، ناشرون ، الإمارات العربية المتحدة ، الشارقة ، الطبعة

الأولى ، 2010 م.

9. يعقوب يوسف عبد الرحمن : التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي رقم (26) لسنة 1981 ، منشأة دار المعارف ، 2006م.

ثانيا: المراجع الإنجليزية :

- Golobos , C. John. International law of the sea, Longman, 1967.

- R.J. Dupuy. The law of the sea, Shithoff, Lieden, 1974.

ثالثا : المراجع الفرنسية :

- G. Cidel. Le droit international public de la mer, chateaurous, T.I. , 1932.

- R. Rodiere ; Droit maritime, le Navire, paris , Dalloz, 1980

- L. Lucchini, et M. voelekel : Les etats et la mer, la documentation Francesaise, paris, 1977.

- Ch. Rousseau: Droit International public, paris, Sirey, T.I. , 1970.

- P. Bonassies : La loi du pavilion et les conflits de droit maritime , R.C.A.D.I., 1969.

رابعا : وثائق ومستندات :

- المنظمة البحريـة الدوليـة (I M O) ، المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائيـة (I S P S) وتعديلاتها 2002 م على اتفاقية (S.O.L.A.S) ، النسخة العربية ، المنظمة البحرية الدولية (I M O) ، لندن ، 2003 م .

- المنتدى السعودي الدولي الأول للموانئ والنقل البحري ، الاتفاقات البحرية الدولية وتطبيقاتها ، المملكة العربية السعودية ، وزارة النقل ، 2009م.

- أعمال الملتقى العربي البحري الثالث حول أمن الموانئ ، دبي ، فندق تاج بالاس ، ايديا لتنظيم المؤتمرات والملتقيات ، في 24 – 27 مايو سنة 2009م ، محاضرات للربان يحيى زكريا عبد العزيز .

- قانون اتحادي رقم (26) لسنة 1981م في شأن القانون التجاري البحري .

- قانون اتحادي رقم (19) لسنة 1993 م في شأن تعيين المناطق البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة .

- بروتوكول بشأن التحكم للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لسنة 2005م.